SKRZYDLATA POLSKA

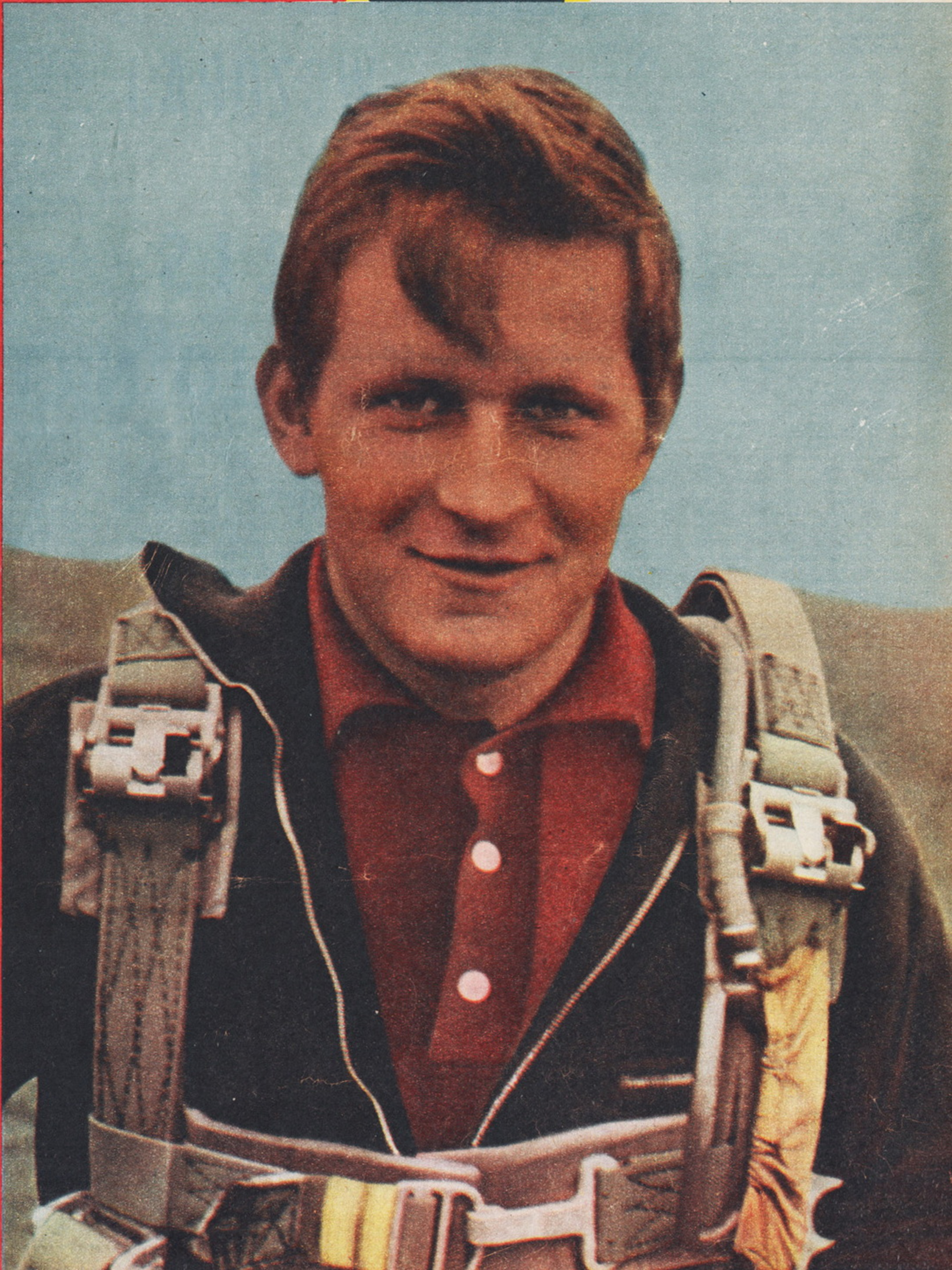
NR 39 (1107)

24 WRZEŚNIA 1972

CENA 2 ZŁ

W numerze:

- WIELKI KONKURS NA PAMIĘTNIKI I WSPOMNIENIA
- NOWE NA MAPIE ŚWIATA
- MOTOSZYBOWIEC AMATORSKI „ALTO — STRATUS"
- SPORT LOTNICZY W MEDALIERSTWIE



Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1972 Stanisław SIDOR, reprezentant WKS „Orlęta" – Dęblin. Wychowanek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Spadochronowy Mistrz Polski Juniorów na rok 1967. Dwukrotnie uczestniczył w Spadochronowych Mistrzostwach Świata. Aktualnie ma na swym koncie 2111 skoków z samolotu.

Zdjęcie: T. Malinowski

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI). Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia „Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca
redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica): HENRYK KUCHARSKI (komunikacja łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalne — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.
Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 7906 A-67

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

WIELKI KONKURS NA PAMIĘTNIKI I WSPOMNIENIA

Pod patronatem Dowódcy Wojsk Lotniczych generała brygady pilota HENRYKA MICHAŁOWSKIEGO redakcje „NURTU", „SKRZYDLATEJ POLSKI", „WIRAŻY" i Sekcja Naukowa Klubu Twórców Lotniczych ogłaszają konkurs na pamiętniki i wspomnienia o tematyce lotniczej pod hasłem

WCZORAJ I DZIŚ POLSKIEGO LOTNICTWA

NIEDAWNO obchodziliśmy półwiecze polskiego lotnictwa wojskowego i sportowego, a przed nami — w roku 1974 — trzydziestolecie lotnictwa Ludowego Wojska Polskiego. Te ważne daty, związane z bogatą i dramatyczną historią polskich skrzydeł, każą nam myśleć o ludziach, współtwórcach historii — i zwrócić się do nich z serdecznym apelem i zachętą, by dla świadectwa historii oraz dla nauki wstępujących pokoleń podjęli trud spisania swych wspomnień.

Nasz apel kierujemy do wszystkich pracowników polskiego lotnictwa, cywilnych i wojskowych, związanych z nim czynną służbą lub pozostających już na zasłużonej emeryturze, do wszystkich, którzy na różnych odcinkach, na ziemi i w powietrzu, budowali lub nadal budują chwałę polskich skrzydeł. Zwracamy się do uczestników II wojny światowej, którzy pełną poświęceń pracą na ziemi oraz bezprzykładną odwagą w walkach powietrznych dali dowody patriotyzmu, waleczności i woli walki z wrogiem. Zależy nam głównie na zebraniu materiałów pamiętnikarskich dotyczących okresu 30-lecia ludowego lotnictwa polskiego — i wobec tego zwracamy się ze szczególnie gorącym apelem do absolwentów radzieckich szkół lotniczych, dowódców i żołnierzy ludowego lotnictwa polskiego, którego czyny bojowe chlubnie zapisały się w kronikach II wojny światowej:

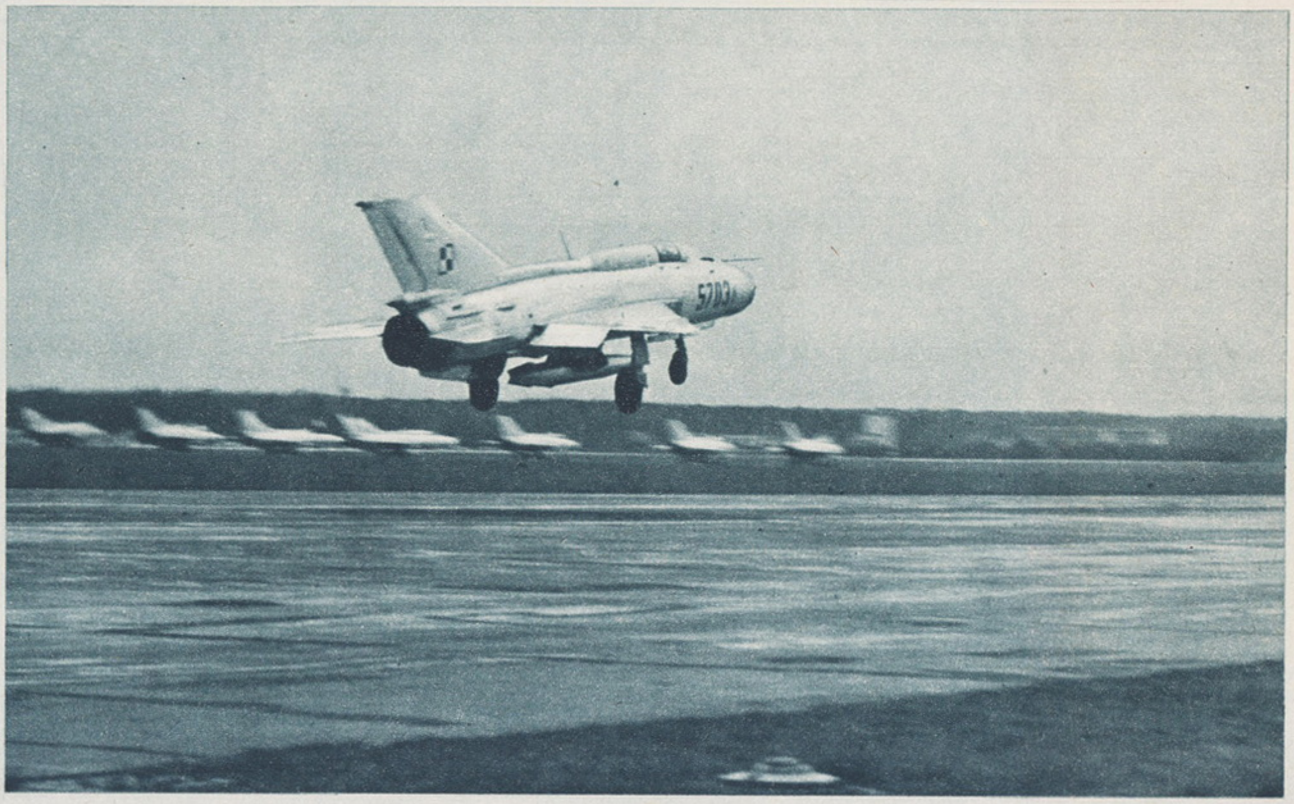
— 1 Polskiej Dywizji Lotniczej, w skład której weszły sformowane w Związku Radzieckim: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" oraz pułk lotnictwa szturmowego. Chrzest bojowy polskich lotników w rejonie Warki, pomoc dla walczącej Warszawy, boje o Jabłonnę i Legionowo, wyzwolenie Pomorza, uderzenie na Berlin — to chlubna historia 1 Dywizji, która winna ożyć na kartkach wspomnień jej uczestników;

— 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego, utworzonego na Ukrainie, w skład którego weszły 1 Dywizja Lotnictwa Bombowego, 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego i 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego. 1 Korpus w lutym 1945 roku został przebazowany do Polski i wziął udział w operacji berlińskiej;

Zwracamy się, do wychowanków szkół lotniczych w kraju, do pracowników lotniczych instytutów naukowych Polski Ludowej.

Zwracamy się do twórców myśli konstrukcyjnej i polskiej techniki lotniczej oraz przemysłu lotniczego Polski Ludowej.

Start... Zdjęcie: Piotr Słoma



Zwracamy się do organizatorów, pracowników i pilotów naszego lotnictwa komunikacyjnego, reaktywowanego we wrześniu 1944 roku, do „milionerów“ Polskich Linii Lotniczych LOT: kapitanów, mechaników, nawigatorów, radiotelegrafistów i stewardess.

Zwracamy się do pracowników i pilotów polskiego lotnictwa sanitarnego i gospodarczego, stale ofiarnych w niesieniu pomocy społeczeństwu.

Zwracamy się wreszcie do organizatorów i wyczynowców sportu lotniczego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, kobiet i mężczyzn, szybowników, spadochroniarzy, pilotów sportu balonowego i modelarzy, tych wszystkich mistrzów Europy i świata, którzy swoimi wspaniałymi czynami szeroko rozsławili imię naszej Ojczyzny. Celem naszego konkursu jest zebranie autentycznych pamiętników i wspomnień, dlatego zależy nam przede wszystkim na precyzji i dokładności opisu, a mniej na jego walorach literackich, oraz na uzupełnieniu wspomnień, w miarę możliwości, materiałem ilustracyjnym (do zwrotu po wykorzystaniu przez organizatorów konkursu). Nie stawiamy żadnych ograniczeń co do formy i objętości wspomnień, wystarczy, że będą przekazane w maszynopisie, czytelnym rękopisie lub nagrane na taśmę magnetofonową. Wszystkie prace zostaną przekazane Wydziałowi Historycznemu Zarządu Politycznego Wojsk Lotniczych, jako materiały źródłowe do dziejów lotnictwa polskiego. Najciekawsze prace ukażą się w osobnej edycji książkowej.

Sąd konkursowy (którego skład ogłosimy w terminie późniejszym) przyzna następujące nagrody:

Wielką Nagrodę w wysokości 20 000 zł, ufundowaną przez Dowódcę Wojsk Lotniczych za najlepsze wspomnienia poświęcone lotnictwu Ludowego Wojska Polskiego

I Nagrodę w wysokości 15 000 zł
dwie II nagrody po 10 000 zł
trzy III nagrody po 5 000 zł
oraz dziesięć wyróżnień po 2 000 zł

Prace konkursowe dotąd nie publikowane, sygnowane godłem i zaopatrzone w zamkniętą kopertę, zawierającą imię, nazwisko i adres autora, należy przesłać w terminie **do dnia 9 maja 1973 roku pod adresem redakcji „NURTU“ — Poznań, ul. Grunwaldzka 19.**

Wyniki konkursu zostaną ogłoszone w dniu Święta Lotnictwa, to jest 23 sierpnia 1973 roku.

Organizatorzy zastrzegają sobie prawo pierwszeństwa druku prac konkursowych.

XVI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

W dniach od 25 sierpnia do 3 września br. rozegrano w Katowicach i Rudzie Śląskiej XVI Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Mistrzostwa przeprowadzono pod honorowym kierownictwem i patronatem gospodarzy województwa katowickiego w osobach: zastępcy członka Biura Politycznego KC, I sekretarza KW PZPR w Katowicach, Zdzisława Grudnia oraz członka Rady Państwa, przewodniczącego Prezydium WRN w Katowicach, gen. bryg. Jerzego Ziętka.

Na starcie zawodów stanęło 74 skoczków spadochronowych, w tym 19 zagranicznych. Ogółem rozegrano 3 konkurencje. W celach widowiskowych dwa skoki na celność lądowania przeprowadzono na terenie parku Bielszowice w Rudzie Śląskiej.

Konkurencja I — 6 skoków na celność lądowania z wysokości 800 m: 1. Sylwester **Jakubowski** (WKS „Śląsk“), 2. Roman **Łapucki** (WKS „Wawel“), 3. Władysław **Koźmiński** (WKS „Śląsk“), 4. Wiesław **Lenczner** (WKS „Śląsk“), 5. Jan **Talarczyk** (Bydgoszcz), 6. Andrzej **Nawracaj** (WKS „Wawel“), 7. Ryszard **Olszowy** (WKS „Śląsk“), 8. Walawin **Dimitijew** (ZSRR), 9. Stanisław **Sidor** (WKS „Orlęta), 10. Kazimierz **Skowron** (WKS „Wawel“).

Konkurencja II — akrobacja (4 skoki z wysokości 2000 m): 1. Stanisław **Sidor** (WKS „Orlęta“), 2. Ryszard **Olszowy** (WKS „Śląsk“), 3 Jan **Kuliś** **(Częstochowa)**, 4. Józef **Łuszczki** (WKS „Wawel“), 5. Kazimierz **Skowron** (WKS „Wawel“), 6. Wiaczesław **Narzikułow** (ZSRR), 7. Stanisław **Barwik** (Bydgoszcz), 8. Janusz **Mac** (Rzeszów, 9. Lesław **Panaś** (WKS „Wawel“), 10. Henryk **Rozwadowski** (Rzeszów).

Konkurencja III — skoki grupowe na celność lądowania: 1. **WKS „Wawel“ I, 2. WKS „Wawel“ II, 3. Krosno, 4. Rzeszów, 5. NRD.**

Spadochronowym Mistrzem Polski na rok 1972 został **Stanisław SIDOR** (WKS „Orlęta“). Tytuł wicemistrza Polski wywalczył **Ryszard Olszowy** (WKS „Śląsk“). 3. **Jan Kuliś** (Częstochowa), 4. **Kazimierz Skowron** (WKS Śląsk“), 5. **Józef Łuszczki** (WKS „Wawel“),6. **Janusz Mac** (Rzeszów), 7. **Wiaczesław Narzikułow** (ZSRR), 8. **Lesław Panaś** (WKS „Wawel“), 9. **Sylwester Jakubowski** (WKS „Wawel“), 10. **Władysław Koźmiński** (WKS „Śląsk“).

Najlepszą spadochroniarką tegorocznych mistrzostw okazała się **Anna KWAŚNIK** z Aeroklubu Wrocławskiego (14 miejsce).

W klasyfikacji drużynowej zwycięstwo wywalczył **WKS „Wawel“**, przed WKS „Śląsk“ oraz Aeroklubem Rzeszowskim.

(m).

AKTUALNE PROBLEMY POLSKIEGO LOTNICTWA

SEKCJA Lotnicza Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich oraz Stowarzyszenie Inżynierów Techników Komunikacji organizują II konferencję naukowo-techniczną pt. **„Aktualne problemy polskiego lotnictwa“**, która odbędzie się w dniach 17-18 listopada br. w Warszawie, w gmachu NOT.

Celem konferencji będzie:
— przedyskutowanie sytuacji w zakresie stanu obecnego polskiego lotnictwa,
— naświetlenie perspektyw rozwoju na najbliższe 10-15 lat w oparciu o kierunki rozwoju lotnictwa na świecie oraz
— przyjęcie wniosków i uchwał, które będąc społeczną opinią środowisk techniczno-ekonomicznych powinny stanowić jedno z ogniw w działalności władz lotniczych w Polsce.

Tematyka referatów opracowanych na konferencję obejmuje problemy dotyczące:
— zagadnień silnikowych, awioniki oraz technologii i ekonomiki wytwarzania sprzętu lotniczego,
— zaplecza badawczo-konstrukcyjnego oraz rozwoju współpracy z zagranicą,
— eksploatacji statków powietrznych z uwzględnieniem niezawodności diagnostyki i profilaktyki,
— potrzeb sprzętowych lotnictwa cywilnego,
— prognoz rozwoju lotnictwa cywilnego z uwzględnieniem prognoz przewozów, rozwoju sprzętu oraz infrastruktury lotnisk w Polsce.

Obrady będą się odbywały w sekcjach, gdzie wygłoszone zostaną skróty opracowanych referatów: jedynie w czasie obrad plenarnych wygłoszone zostana kierunkowe referaty generalne.

Szczegółowy program obrad wraz z zaproszeniami oraz materiałami konferencyjnymi, wysłany zostanie uczestnikom w terminie poprzedzającym konferencję.

Informacje oraz karty zgłoszeń można otrzymać pod adresem: **Zespól Ośrodków Doskonalenia Kadr „ZODOK“ — Warszawa, ul. Mickiewicza 9**, tel. **33-97-50** lub **33-32-64**. Koszt uczestnictwa w konferencji wraz z wydawnictwem (bez opłaty zakwaterowania — hotelu) wynosi **450** zł.

Komitet Organizacyjny konferencji serdecznie zaprasza do uczestnictwa w obradach, wierząc, że szeroko przedyskutowana problematyka stanowiąca opinię lotniczych środowisk technicznych i ekonomicznych będzie miała istotny wpływ na rozwój polskiego lotnictwa.

Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Konferencji
mgr inż. **Feliks Borodzik**

NA HORYZONCIE

STOŁECZNE statystyki podają, że Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Okęciu należy do obiektów najczęściej odwiedzanych przez różnego rodzaju wycieczki przyjeżdżające do Warszawy. Pod tym względem, jako nowoczesny obiekt architektury — a może i nie tylko — MDL konkuruje z powodzeniem ze znanymi i cenionymi stołecznymi zabytkami naszej kultury.

Przy tym wszystkim rzadziej się jakoś dostrzega, że połączenia komunikacyjne MDL ze śródmieściem, jak i w ogóle z całym portem lotniczym na Okęciu (międzynarodowym i krajowym), są raczej — mówiąc oględnie — skromne. Autobusy linii nr 175, kursujące do dworca międzynarodowego, jeżdżą dość rzadko i są z reguły zatłoczone, albowiem w przeważającej swej większości dowożą ze śródmieścia mieszkańców do osiedli położonych wzdłuż Alei Żwirki i Wigury. To oczywiście wyklucza, aby dostać się szybko na MDL (duża ilość przystanków na trasie linii 175) i do tego z bagażem.

Dojazd do portu krajowego ze śródmieścia — jeszcze gorszy. Autobusy linii nr 114 wloką się z Placu Trzech Krzyży przez całe miasto do portu z reguły ponad 40 minut, a czasem i dłużej, nie mówiąc o tym, że jeżdżą jeszcze rzadziej. Potencjalni więc podróżni latający LOTEM w kraju, pragnący dostać się szybko na lotnisko, nie korzystają z reguły z autobusu nr 114, a zazwyczaj z taksówki. Nie twierdzę przy tym, że linia 114 jest zła dla komunikacji miejskiej. Przeciwnie, raczej chyba dobra, bo spełnia znów funkcję dowozową dla mieszkańców osieli przy Okęciu.

No, dobrze — powie ktoś — po co to całe marudzenie, skoro są przecież autobusy LOTU dowożące szybko (za jedne 5 zł) pasażerów sprzed Biura Miejskiego LOTU przy ul. Waryńskiego do portu krajowego i zagranicznego. Pewnie, że są. Jeżdżą szybko. Ale — co tu ukrywać — jednak nie zawsze regularnie i jak trzeba — ku zadowoleniu ogółu pasażerów (vide — listy w tej sprawie w „Życiu Warszawy“). Nie lepiej przy odjeździe z Okęcia do miasta. Sprawa aż nadto znana i dziwna — to brak w ogóle połączenia komunikacyjnego pomiędzy dworcem zagranicznym i krajowym.

Cudzoziemcy odwiedzający naszą stolicę dziwią się niekiedy, iż mamy lotnisko tak blisko miasta, a z tak długim dojazdem. O ile parking autobusów miejskich i LOT-owskich jest w porcie krajowym na ogół dobrze usytuowany i widoczny dla podróżnego, to już znacznie gorzej jest z tym przed MDL-em. W godzinach nasilenia ruchu lotniczego i dużej ilości pojazdów na placu przed dworcem międzynarodowym, przeciętnemu podróżnemu, zwłaszcza temu, który jest rzadkim gościem MDL-u, trudno jest zorientować się gdzie jest co. Warto uporządkować, a przynajmniej bardziej uwidocznić parking autobusowy przed MDL-em. Może pokusić się o stworzenie zdecydowanie wydzielonego minidworca autobusowego, co jest przecież tak bardzo eksponowane na innych tego rodzaju dworcach za granicą (np. Orly w Paryżu).

W związku z tymi kilkoma, acz niepełnymi, uwagami mam następujące postulaty, które chciałbym zgłosić pod adresem kogo trzeba:

1. Niezależnie od linii nr 175 — trzeba wprowadzić (lub przedłużyć) linię pospieszną do dworca międzynarodowego.

2. Dojazd do dworca krajowego wymaga zdecydowanego usprawnienia (skrócenia), co łączy się także z powiązaniem komunikacyjnym MDL i portu krajowego. (Mogłaby to być, na przykład, linia miejska biegnąca od dworca międzynarodowego, ulicą 17 Stycznia (do lub obok portu krajowego) i dalej ulicą Grójecką do śródmieścia.

3. Autobusy LOT-u dowożące pasażerów na lotnisko winny kursować regularnie według stałego rozkładu jazdy, dostosowanego do potrzeb ruchu lotniczego, który byłby wywieszony na widocznym miejscu wszędzie, gdzie trzeba.

Nie jestem wcale pewien, czy to już wszystko. Chodzi jednak o to, aby LOTEM było rzeczywiście bliżej. Także z miasta do portu lotniczego — i odwrotnie.

Ikarus

NOWE NA MAPIE ŚWIATA

Na południe od osi Gdańsk — Sopot — Gdynia, w odległości ok. 15 km od Trójmiasta — leży mała wioska Rębiechowo. Jeszcze do niedawna nikt spośród jej mieszkańców nie przypuszczał, że już wkrótce Rębiechowo stanie się ważnym punktem na lotniczych mapach świata.

CIASNO I BEZ PERSPEKTYW

To, co było dobre i wystarczało 40 lat temu — nie wytrzymało próby życia, gdy gdańsko-gdyński zespół miejski stał się ponad 600-tysięcznym centrum morskiej gospodarki kraju. Parametry starego lotniska we Wrzeszczu od dawna już nie pozwalały na przyjmowanie samolotów nowszych typów. O jego modernizacji, a więc i rozbudowie — nie było co myśleć: z jednej strony morze, z drugiej magistrala kolejowa, z trzeciej — zwarta zabudowa miejska. A z czwartej — niemal wchodzą już na lotnisko wysokie bloki nowej gdańskiej dzielnicy mieszkaniowej „Przymorze".

Zadecydowano więc przeprowadzkę. Dokąd? Badania, pomiary i konsultacje trwały długo. Nowoczesny port lotniczy — a tylko taki może rozwiązać problem komunikacji powietrznej z dzisiejszym Wybrzeżem — to miliardowa inwestycja. Nie można jej powtarzać co kilka, ani nawet co kilkanaście lat.

DOKONANO WYBORU

Definitywne postanowienie o nowej lokalizacji gdańskiego lotniska zapadło dopiero w sierpniu ub. roku. Wybór padł właśnie na Rębiechowo.

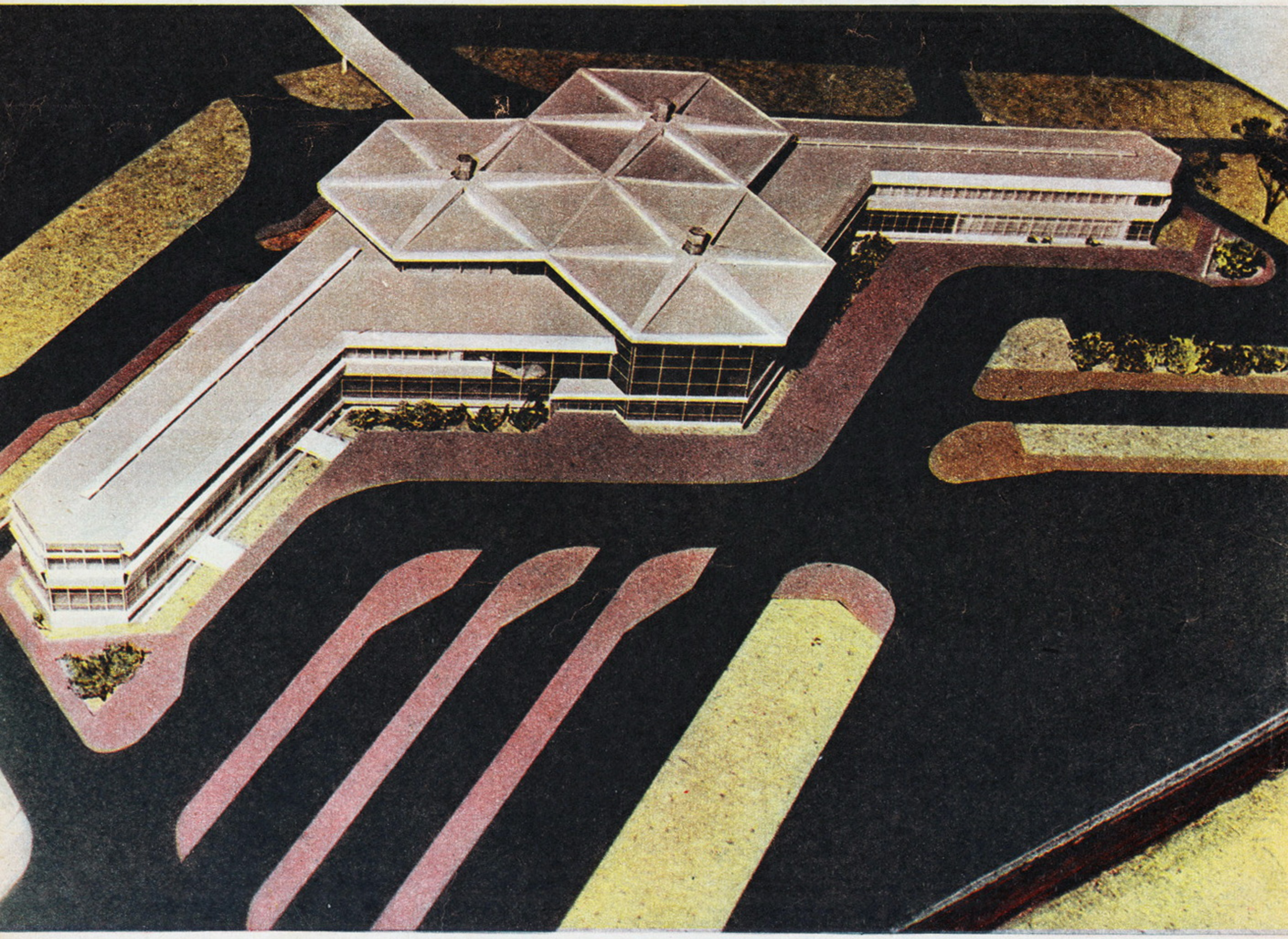
Tu bowiem znaleziono optymalne właściwości geotechniczne podłoża i odpowiednio płaską rzeźbę terenu. Tutaj — także dzięki już wcześniej zaplanowanej obwodnicy, mającej odciążyć tranzytowy ruch kołowy przez Trójmiasto — można stworzyć najdogodniejsze połączenia drogowe portu lotniczego z Gdańskiem, Gdynią i Sopotem.

Rachunek kosztów wypadł pomyślnie. Mimo iż trzeba było wywłaszczyć sporo indywidualnych gospodarstw, płacąc zresztą nader godziwe odszkodowanie. Mimo iż pod karczunek musiało pójść 38 ha lasu.

NA RAZIE – II KLASA

Na mapach i szkicach geodezyjnych, ukazujących kształt przyszłego lotniska o łącznej powierzchni ok. 230 ha, wydłużonym prostokątem wyróżnia się długi i szeroki pas startowy. Wiedzie prawie dokładnie ze wschodu na zachód, z niewielkim odchyleniem w kierunku południowo-północnym. Takie usytuowanie podyktowały analizy „róży wiatrów" i względy ochrony akustycznej. Huk silników

Makieta centralnej części przyszłego portu lotniczego w Rębiechowie k/Gdańska. Zdjęcie: ZBIGNIEW KOSYCARZ



potężnych odrzutowców pasażerskich nie powinien docierać do miasta.

Wprawdzie na razie lotniczy port w Rębiechowie mieć będzie „tylko" II klasę międzynarodową, ale to oznacza, iż przyjmować będzie mogło wszystkie samoloty średniego zasięgu np. Tu-134, Tu-154, „Caravelle") i będzie (m. in. dla warszawskiego Okęcia) lotniskiem rezerwowym w ruchu transkontynentalnym. Na długiej i szerokiej betonowej drodze startowej całkowicie bezpiecznie będą mogły lądować między innymi nowe nabytki „Lotu", samoloty Il-62 („Kopernik", „Kościuszko").

ZROBIONO DUŻO, ALE...

W rok po podjęciu decyzji, w Rębiechowie widać już sporo wykonanych prac. Na terenie przyszłego lotniska ludzi wprawdzie niewielu — za to nie brak zmechanizowanego sprzętu: koparek, zgarniarek, ciągników i wywrotek. Mają one tutaj co robić: mimo dogodnej konfiguracji terenu, plan prac ziemnych przewiduje przemieszczenie prawie 1 miliona metrów sześciennych ziemi, gliny, torfu i piasku. Rzecz w tym, że stabilizowane cementem podłoże drogi startowej spoczywać musi wyłącznie właśnie na piasku.

Na ten rok przewidziano „przerobienie" 500 tys. m sześc. prac ziemnych. W pierwszych dniach sierpnia saldo wykonanych robót wynosiło 400 tys. m. sześc.

Niestety, wyprzedzeniu w tych robotach towarzyszy opóźnienie w układaniu podłoża: na zaplanowanych 165 tys. m kw. ułożono dopiero... 20 tys. m. Ogólnokrajowy brak cementu, wywołany przede wszystkim intensyfikacją budownictwa mieszkaniowego — daje o sobie znać także w Rębiechowie.

DWA ETAPY

Mimo rysujących się trudności, zarówno GPRD — czyli generalny wykonawca aktualnie prowadzonych robót, jak też szef i koordynator całej budowy płk mgr inż. Mieczysław Sadaj (nb. absolwent Politechniki Gdańskiej z 1949 r.) — przekonani są, iż termin I etapu budowy lotniska zostanie dotrzymany.

Ów I etap zakończony ma być oddaniem lotniska do eksploatacji na początku 1974 r. Obok pasa i drogi startowej oraz części płyty przed budynkiem dworca lotniczego, odda się wówczas do użytku pomieszczenia dworca towarowego o kubaturze blisko 6 tys. m sześc., których część czasowo adaptowana będzie do potrzeb ruchu pasażerskiego. Czynne będą warsztaty i stacja paliw, obiekty służby p.-poż. i łączności.

W drugim etapie — do 1978 r. — zbuduje się blok techniczno-ruchowy o kubaturze 12,5 tys. m sześc. i 40-metrową wieżę kontrolną oraz dworzec pasażerski (prawie 34 tys. m sześc.), z restauracją, barem, kawiarnią, pomieszczeniami socjalnymi itp.

BEZPIECZNE OD POCZĄTKU

„Kubaturowe" inwestycje nie opóźnią jednak w pełni bezpiecznej, regulowanej międzynarodowymi normami eksploatacji rębiechowskiego lotniska.

Gdy w 1974 r. wyląduje na nim pierwszy samolot, działać już będzie w pełni sprawna i wypróbowana instalacja skomplikowanych świateł startowych i lądowania, czynne będą 4 nowoczesne radiolatarnie, wyznaczające linię kursu i naprowadzające samolot już z odległości 17 km od lotniska. Na odległość 32 km wysyłać będzie sygnały rębiechowski radiogoniometr, pracować będzie skomplikowany, tzw. instrumentalny system elektroniczny, wspomagany radarem precyzyjnego lądowania.

Praktycznie biorąc, Rębiechowo będzie mogło przyjmować i odprawiać samoloty przez całą dobę, także przy kiepskiej pogodzie.

TWORCY I PROJEKTANCI

Obok wspomnianego już Gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, współtwórcami dworca lotniczego w Rębiechowie k/Gdańska będą m. in.: Gdańskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Mostostal", gdański „Instal", „Elektromontaż" i warszawskie Przedsiębiorstwo Instalacji Telekomunikacyjnych.

Projektantem i autorem dokumentacji całego przedsięwzięcia, drugiego w kraju po zagranicznym porcie lotniczym w stolicy — jest od początku Wojskowe Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych w Warszawie. Wydzieliło ono specjalny zespół, pod kierownictwem inż. Zygmunta Krenza, pracujący wyłącznie dla potrzeb Rębiechowa.

J. M. KUCZYŃSKI

LOTNICZY CZYN SPOŁECZNY W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

Piotrków Trybunalski nie należy do gigantów na mapie lotniczej kraju. A jednak i tu prowadzona jest, i to od lat, ożywiona działalność lotnicza, tu szkolą się modelarze, skoczkowie i piloci. W mieście i powiecie pracuje dwieście kół lotniczych. W miejscowej filii Aeroklubu Łódzkiego szkoli się też co roku spora grupa pilotów szybowcowych i skoczków spadochronowych. Dla przykładu w br. w Piotrkowie wyszkolono podstawowo 17 młodych szybowników. Niejeden z wyszkolonych w Piotrkowie pilotów i skoczków pracuje dziś zawodowo w lotnictwie, bądź liczy się w sporcie wyczynowym, m. in. znana spadochroniarka **Bożena Muszkiet**.

Ma wreszcie Piotrków Trybunalski szeroką rzeszę miłośników lotnictwa i znaczną grupę oddanych lotnictwu działaczy. Dzięki ich staraniom, w 1959 r. w Piotrkowie Trybunalskim oddano do użytku lotnisko sportowe. W trzy lata później na tymże lotnisku zmontowano okazały hangar, przeniesiony z warszawskich Bielan. Przedhangarowa płyta betonowa i niewielka portiernia uzupełniały skromną całość, która jednak umożliwiała prowadzenie podstawowej działalności lotniczej. Pomimo iż piotrkowskim lotnikom śnił się jeszcze budynek portowy, już to co wtedy mieli było ogromnym osiągnięciem społecznej działalności grupy ludzi, na czele z ówczesnym kierownikiem Oddziału Trakcji PKP, **Henrykiem Szlagowskim**.

Dopiero jednak w 1971 r. piotrkowscy działacze lotnictwa mogli realnie pomyśleć o zakończeniu rozpoczętego przed laty dzieła. Wkrótce też, przy pełnym poparciu władz miejskich i powiatowych, powstał w Piotrkowie Społeczny Komitet Budowy Portu Lotniczego. W jego skład weszli: jako przewodniczący — mgr **Edward Miller, zastępca przewodniczącego** Prezydium MRN; wiceprzewodniczący — mgr **Henryk Turlejski**, zastępca przewodniczącego Prezydium MRN i **Stanisław Bigdowski**, przewodniczący Komisji Związków Zawodowych dla Miasta i Powiatu; sekretarz — **Henryk Szlagowski**, prezes miejscowej Filii Aeroklubu Łódzkiego; skarbnik — **Mieczysław Stonoga**, kierownik tejże Filii AL; członkowie — mgr **Marian Baranowski**, sekretarz organizacyjny Komitetu Miejskiego i Powiatowego PZPR; mgr **Józef Promny** — dyrektor Inwestycji Miejskich i ppłk mgr **Henryk Godecki**, szef Powiatowego Sztabu Wojskowego; **Henryk Pertkiewicz**, dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego i **Włodzimierz Stefański**, sekretarz Prezydium PRN. Konstruktywną pomocą Komitetowi służy od początku Aeroklub Łódzki.

W listopadzie 1971 r. Komitet wystosował „Odezwę do Społeczeństwa Ziemi Piotrkowskiej i Sympatyków Sportów Lotniczych w Piotrkowie Trybunalskim", zapoznając wszystkich z celem budowy i prosząc o deklarowanie świadczeń na rzecz nowego portu lotniczego. Odezwa spotkała się z szeroką aprobatą mieszkańców miasta i powiatu. Również władze województwa łódzkiego oraz Aeroklubu PRL odniosły się z całą przychylnością do inicjatywy piotrkowskich działaczy lotniczych. W pracach budowlanych pomagać będzie również piotrkowska młodzież.

Po roku działalności Społeczny Komitet Budowy Portu Lotniczego w Piotrkowie Trybunalskim dysponuje aktywami wartości około półtora miliona złotych w gotówce, materiałach budowlanych oraz pracach społecznych, wykonanych i zadeklarowanych. Zatwierdzona jest przez Ministerstwo Komunikacji i Aeroklub PRL dokumentacja techniczna, co pozwala już teraz wejść na plac budowy. Miejskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane w Piotrkowie Trybunalskim, które będzie głównym wykonawcą budynku portowego, zakłada wykonanie jeszcze przed zimą tzw. stanu zerowego (wykop ziemny, instalacje, fundamenty).

Jaki ma być budynek portowy na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim?

Jego budowa oparta będzie o adaptowaną dokumentację portu lotniczego w Aeroklubie Radomskim. W budynku, o powierzchni użytkowej 957 metrów kwadratowych, znajdować się będą m. in. sale metodyczne, warsztaty, wieża kontroli ruchu lotniczego i 50 miejsc noclegowych. Obiekt, rozpoczęty w br., ma być oddany do użytku w 1974 r. Przewidywany koszt — 3-4 miliony złotych, w zależności od wyposażenia.

Przed piotrkowskim Społecznym Komitetem Budowy Portu Lotniczego stoi więc jeszcze niemałe zadanie zebrania brakujących środków i świadczeń. Dotychczasowa owocna działalność Komitetu oraz pomoc władz i społeczeństwa pozwalają mieć nadzieję, że za dwa lata Piotrków Trybunalski będzie posiadał lotnisko sportowe z prawdziwego zdarzenia, że obecna filia Aeroklubu Łódzkiego rozwinie jeszcze bardziej swe skrzydła, a miejscowa młodzież szerzej niż dotychczas będzie mogła korzystać z uroków uprawiania sportów lotniczych. Z lotniska częściej korzystać będzie też zapewne lotnictwo sanitarne, a być może także usługowe. Poniektórym działaczom i lotnikom Piotrkowa marzy się własny Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej. Aeroklub Łódzki widzi w Piotrkowie doskonałe miejsce także na lokalizację Wyczynowego Centrum Spadochronowego.

Dobrze, że już teraz trwają takie przymiarki, zmierzające do pełnego wykorzystania ośrodka z nowymi możliwościami, co jest równie ważkim celem piotrkowskich działaczy lotniczych.

Tymczasem należy im pogratulować owoców społecznego zaangażowania dla lotnictwa oraz życzyć terminowej realizacji ambitnego i pięknego przedsięwzięcia.

HENRYK KUCHARSKI

Obok widocznego na zdjęciu okazałego hangaru na lotnisku Filii AL w Piotrkowie Tryb. powstaną wkrótce zabudowania portowe

SKRZYDLATA POLSKA POZDRAWIA RAJD ŻWIRKI I WIGURY

Trwa właśnie wielka, ważna dla polskiego lotnictwa impreza: I Międzynarodowy Samolotowy Rajd Przyjaźni o Memoriał Żwirki i Wigury. Rajd, którego celem — niezależnie od wykonania założonych regulaminem zadań sportowo-lotniczych — jest uczczenie pamięci dwóch znakomitych polskich lotników, którzy rozsławili imię Polski na całym świecie i zapoczątkowali nową epokę w dziejach naszego lotnictwa sportowego. Rajd — mający także, i to w równej mierze, bardziej jeszcze umocnić więzi przyjaźni między lotnikami polskimi i czechosłowackimi, przyjaźni mającej stare i piękne tradycje.

Rangę imprezy — podkreśla objęcie nad jej etapem w Polsce Protektoratu Honorowego przez wiceministra Komunikacji, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego. Wielkie znaczenie przykłada do niej polskie środowisko lotnicze, jak również nasi przyjaciele — lotnicy czechosłowaccy.

Piękne to, w swoim założeniu, zawody lotnicze. Dwie bratnie organizacje: Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Aeroklub Czechosłowacji, umożliwiły wybranym załogom obu krajów zmierzenie się w szlachetnym, sportowym współzawodnictwie o miano najlepszej. Czy może być właściwszy sposób wykazania umiejętności pilotów i nawigatorów Polski i Czechosłowacji? Czy można w lepszy, bardziej rycerski sposób zaakcentować chęć kontynuowania polsko-czechosłowackiego braterstwa na lotniczym odcinku i zadokumentowania, iż obu naszym krajom drogie są lotnicze tradycje?

Witamy z głębokim zadowoleniem pierwszy, polsko-czechosłowacki rajd lotniczy, zorganizowany w czterdziestą rocznicę śmierci na ziemi czechosłowackiej Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury. Wszystko wskazuje na to, iż ma on szanse wejść na stałe do kalendarza imprez lotniczych FAI. W tym roku — głównym organizatorem „Memoriału" jest Aeroklub CSRS, w przyszłym — Aeroklub PRL. To będzie piękna, o europejskim znaczeniu impreza.

Pozdrawiamy serdecznie uczestników Rajdu! (z)

TRANSPORT LOTNICZY

▲ Również i w roku bieżącym sierpień okazał się szczytowym miesiącem przewozowym roku. LOT przewiózł w tym okresie rekordową ilość pasażerów — 168,2 tys., z czego 61,5 tys. w ruchu zagranicznym. Ciężar przesyłek przekroczył 1 400 ton. Ogółem praca przewozowa w sierpniu osiągnęła 11,8 mln tkm, co równa się całorocznej pracy przewozowej LOT-u z roku 1960. W porównaniu z rekordowym sierpniem roku ubiegłego liczba pasażerów krajowych wzrosła o 14%, a zagranicznych o 22%.

▲ Szczytowym dniem miesiąca w ruchu zagranicznym był 8 sierpnia, kiedy to LOT przewożąc przeszło 3 200 pasażerów wykonał ponad pół miliona tkm pracy przewozowej (plan miesięczny — 9 mln tkm).

▲ W roku bieżącym LOT przekroczy milion pasażerów już w końcu bieżącego miesiąca.

▲ W dniach 5—8 września odbyło się w Warszawie, pod przewodnictwem wicedyrektora CZLC, mgra Cz. Gagajka, zebranie grupy roboczej Sekcji Transportu Lotniczego Stałej Komisji Transportowej RWPG, mające za zadanie opracowanie wniosków zmierzających do usprawnienia i pogłębienia współpracy krajów RWPG w dziedzinie transportu lotniczego. W posiedzeniu brało udział 28 specjalistów ze wszystkich krajów członkowskich. Uzgodnione na naradzie wnioski będą rozpatrywane na najbliższym posiedzeniu Sekcji Transportu Lotniczego.

J. Os.

Listy

KONSTRUKCJE LOTNICZE W KSIĄŻKACH

Szanowna Redakcjo!

W numerze 30 „SP" z 26 lipca br. przeczytałem notatkę o ukazaniu się książki „Łodzie latające". Parę dni później wysłałem zamówienie do Centralnego Kolportażu Wojskowego w Warszawie, skąd przyszła odpowiedź, że nie ma takich książek. Zdziwiło mnie to i zapytuję, gdzie można nabyć taką książkę, a także kiedy ukaże się w sprzedaży książka Andrzeja Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939", i gdzie będzie można ją nabyć.

W numerze 35 „SP" z br. przeczytałem wypowiedź pana Adama Pobóg-Spolskiego na temat konstrukcji lotniczych w wydaniu książkowym. Ja osobiście zgadzam się z nim i całkowicie popieram tę wypowiedź, bo rzeczywiście publikacji na ten temat jest mało. Można by przecież przełożyć na język polski i wydać książkę Jerzego B. Cynka „Polish Aircraft 1893—1939". Myślę, że ukazanie się tej książki ucieszyłoby wielu entuzjastów lotnictwa.

Serdeczne pozdrowienia
Tadeusz Dudziński
Słodków, pow. Kraśnik

Red. Książkę Zbigniewa Jankiewicza „Łodzie latające" nabyć można drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym w Powszechnej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa 1, ul. Nowolipie 4. Tam też będzie można nabyć książkę A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939". Sprawę ewentualnego przetłumaczenia książki J. B. Cynka „Polish Aircraft 1893—1939" polecamy uwadze zainteresowanych wydawnictw.

Nasi korespondenci piszą

RADOM

17 sierpnia br. zakończyły się Klubowe Zawody Samolotowe zorganizowane przez Aeroklub Radomski. Rozegrano 3 konkurencje nawigacyjne, połączone z lądowaniem na celność. Pierwsze miejsce w zawodach i puchar Zarządu Aeroklubu Radomskiego zdobyła pil. **Anna Przybyła** z nawigatorem **Joanną Chodakowską. Stanisław Bugajski** z nawigatorem **Markiem Sadowskim** uplasowali się na drugim miejscu, a trzecie miejsce zajęła załoga w składzie: pil. **Zygmunt Łaszczewski** i nawigator **Lila Załęcka.**

Dodać warto, że nagrody rzeczowe dla zawodników ufundował MKKFiT w Radomiu.

Lesław Andrzejewski

WOJSKO

DOWÓDCA Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski** nagrodził organizatorów tegorocznych II Zawodów Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk OPK o tytuł „Mistrza Walki". Grupa oficerów została m. in. wyróżniona białą bronią boczną. Otrzymali ją oficerowie: **Marian Wirkus, Julian Łaba, Jan Seroka, Zdzisław Zdzieszyński, Zygmunt Paciorek i Raman Kosmala.**

Za popularyzację Wojsk OPK na łamach prasy wojskowej, a szczególnie za relacje z przebiegu zawodów, białą bronią boczną wyróżnieni zostali także: fotoreporter WAF — **Zbigniew Chmurzyński** oraz dziennikarz redakcji „Żołnierza Wolności" — **Zbigniew Kozakiewicz.** Nagrodę rzeczową od dowódcy Wojsk OPK otrzymał również dziennikarz „Wiraży" — **Bronisław Moryc.**

Co piszą?

Czechosłowacki dwutygodnik lotniczy **„Letectvi + kosmonautika"** nr 18 z br. przynosi abszerny artykuł pt. „Nawigacyjne zawody przyjaźni i memoriał Żwirki i Wigury". Autor, M. Kobr, przedstawiając genezę zorganizowania pierwszych tego typu polsko-czechosłowackich zawodów lotniczych i ich cel, kreśli sylwetki dwóch naszych sławnych lotników oraz podaje listę ich zwycięstw w różnego rodzaju zawodach, tak krajowych jak międzynarodowych. Artykuł ilustrowany jest m. in. zdjęciami Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury oraz ich samolotu RWD—6 na którym zwyciężyli w Challenge'u — 1932, mapą tras tegoż Challenge'u oraz zdjęciem wspólnego grobu Żwirki i Wigury na warszawskich Powązkach.

W lotniczej księgarni

Czesław Krzemiński ● DOWODZENIE LOTNICTWEM W II WOJNIE ŚWIATOWEJ, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1972, str. 136, cena 10 zł.

Praca oparta jest na licznych materiałach źródłowych — polskich i radzieckich. Traktuje o taktyce działań lotnictwa polskiego, radzieckiego oraz krajów zachodnich. Dość szczegółowo omówiono w niej problemy organizacji współdziałania między lotnictwem, a wspierającymi przez nie wojskami lądowymi we wszystkich rodzajach działań bojowych.

Autor omawia organizację i zasady działania polskich sztabów lotniczych w 1939 r., następnie system dowodzenia lotnictwem niemieckim oraz organizację, sposoby i metody dowodzenia lotnictwem radzieckim w okresie Wielkiej Wojny Narodowej. Przedstawia również wybrane problemy dowodzenia lotnictwem ludowego Wojska Polskiego.

Kącik przyjaciół lotnictwa

T. A. COKUROW — Donieck-4, ul. Orbity 1, Związek Radziecki. Interesuje się lotnictwem, kolekcjonuje modele plasykowe samolotów, których ma już spory zbiór. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z Polski i wymieniać z nimi modele oraz materiały modelarskie.

WIESŁAW PACHACKI — Jastrowie, ul. Roosevelta 5, pow. Wałcz, woj. Koszalin. Ma 15 lat, jest uczniem szkoły podstawowej i od kilku lat interesuje się lotnictwem. Poprzez kontakty z przyjaciółmi z kraju i zagranicy pragnie rozwijać swoje lotnicze zainteresowanie. Chciałby także nawiązać korespondencję z pilotem, który lata na samolotach szkolno-treningowych.

ZYGMUNT CHOJNACKI — Łódź, ul. Gagarina 12 m 42. Pragnie wymieniać doświadczenia i uwagi na temat aparatury elektronicznej w radiomodelach i w lotnictwie wojskowym oraz na temat dotyczący współczesnych samolotów bojowych świata.

RYSZARD FARYNA — Wrocław, ul. Grabiszyńska 220 12. Ma 16 lat i jest uczniem Lotniczych Zakładów Naukowych. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować na tematy lotnicze oraz wymieniać modele plastykowe samolotów z kolegami z ZSRR, CSRS, Węgier i NRD.

Jan Ważny — Wrocław, ul. M. Skłodowskiej 53 1. Odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1946-1957.

W dniu 6 września 1972 roku zmarł
w wieku lat 46

Towarzysz

mgr JERZY BUBAŁŁO

dyrektor i naczelny redaktor Wydawnictw Komunikacji i Łączności, b. dyrektor Dyrekcji Szkolenia Ekonomicznego Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, b. kierownik redakcji w Państwowym Wydawnictwie Naukowym, b. kierownik redakcji w Państwowym Wydawnictwie Ekonomicznym, b. członek redakcji „Walki Młodych", działacz ZMP, członek PPR i PZPR.

W zmarłym tracimy wybitnego fachowca, ofiarnego działacza społecznego i partyjnego oraz dobrego kolegę.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI

PRACOWNICY, RADA ZAKŁADOWA, POP PZPR
WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

LOTNICTWO SPORTOWE

● **Aeroklub** Podkarpacki — Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie obchodzi 14 października br. jubileusz 40-lecia swego istnienia. Protektorat nad obchodami jubileuszowymi objął premier **Piotr Jaroszewicz.**

★

● **Członek** Aeroklubu Wrocławskiego, II szybowcowy wicemistrz Polski w 1972 roku, **Stanisław Witek,** zajął 2 miejsce w międzynarodowych mistrzostwach szybowcowych Rumunii (na „Foce"), ulegając tylko Czechosłowakowi **F. Nedicovi.**

★

● **Reprezentanci** Polski na spadochronowe mistrzostwa świata w USA. **Janina Zwierzchowska, Edward Ligocki, Wiesław Lenczner** i **Sylwester Jakubowski,** zostali przyjęci przez zastępcę przewodniczącego Prezydium RN m. Wrocławia **Jana Michalskiego,** który udekorował ich odznakami „Budowniczego Wrocławia".

★

● **Aeroklub** Poznański otrzymał nowy balon „Stomil", wykonany w Grudziądzkich Zakładach Przemysłu Gumowego. W locie inauguracyjnym, 26 sierpnia br., „Stomil" przewiózł olimpijską pocztę balonową.

★

● **III Okręgowe** Zawody Szybowcowe w Poznaniu z udziałem 27 pilotów z 4 aeroklubów zakończyły się zwycięstwem **Adama Sikory** z Aeroklubu Ostrowskiego, który zdobył puchar przechodni Szefa Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego. Drugie miejsce zajął **Jan Sójka** (Ostrów), a trzecie — **Andrzej Rataj** (Poznań).

SYLWETKI LOTNIKÓW

KORD MAJORA DRZEWIECKIEGO

Na brzeszczocie ozdobnego kordu jest wygrawerowany napis: „Majorowi Janowi Drzewieckiemu za ofiarną służbę — dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju". Poniżej data: „14.IV..1972 r.".

Biała broń. Kord. Kordzik lotniczy z orłem na rękojeści i biało-czerwoną szachownicą na pochwie. Kilkaset lat temu, w XVI wieku, był to sztylet noszony na rycerskim pasie. Dziś jest honorowym wyróżnieniem za rycerskie zasługi, wisieć będzie w mieszkaniu oficera na honorowym miejscu.

Dzień pułkowego święta upływa Drzewieckiemu na wspomnieniach. Weteran wyróżniony przez dowódcę wojsk jest wyraźnie wzruszony. Ale już po chwili czuje się jakby o całe dwadzieścia lat młodszy.

Był przy narodzinach pułku, teraz uczestniczy w jego święcie, które jest również jego samego świętem. A pułk, w którym służy od młodzieńczych lat, należy do najlepszych, przodujących w lotnictwie myśliwskim Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Świeżo, rodzinną wioskę w powiecie Chełm Lubelski, opuścił zaraz po wojnie. Najpierw dla odbycia zasadniczej służby w piechocie, by po powrocie do domu udać się ponownie do wojska, z tym, że tym razem wojsko miało być koniecznie lotnictwem.

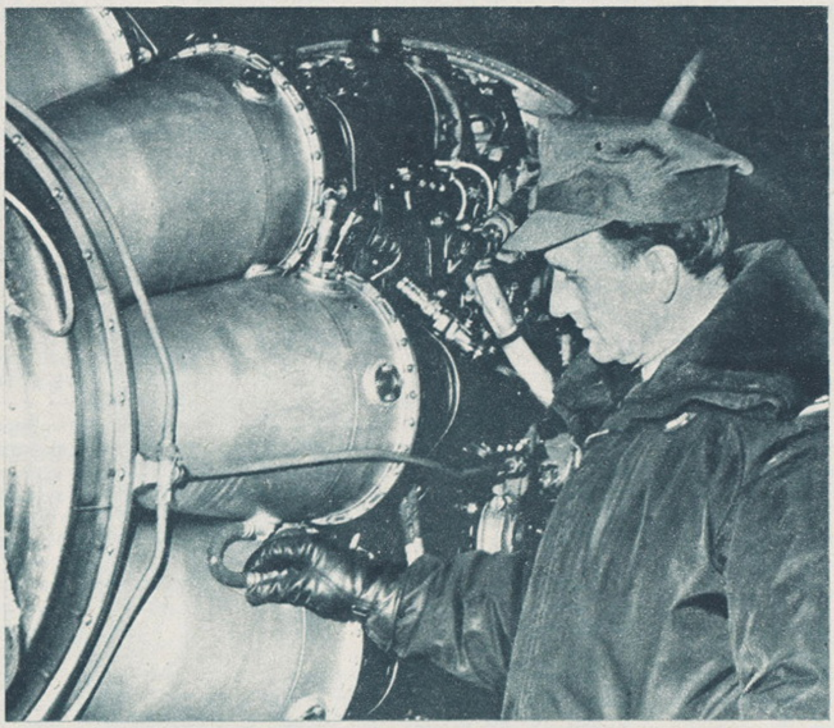
Lotnictwo, o którym marzył, było bliżej niż się spodziewał. W RKU otrzymał bilet i skierowanie do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu. Zapoznając się z budową i właściwościami taktyczno-technicznymi ówczesnych samolotów, ucząc się po całych dniach ich obsługi, wkuwając zupełnie nieznane sobie dotychczas nazwy, terminy i określenia, z zapamiętaniem tropił w wolnych chwilach ślady sławnej przeszłości starego miasta. Rozczytując się wieczorami w historii Akademii Zamojskiej, był szczęśliwy, że może w przyszłości zostać technikiem lotniczym. Z podziwem patrzył na szacowne mury tamtej uczelni, ale jednocześnie pragnął iść w ślady Drzewieckich. Wczytywał się w ich dzieje z rosnącym zainteresowaniem.

Pierwszego ze swych sławnych imienników, Stefana, poznawał dopiero tu, w starym Zamościu, w szkolnej bibliotece. Twórca teorii lotu, Stefan Drzewiecki (1844—1938), uczył przyszłego technika — Jana Drzewieckiego, utwierdzał w przekonaniu, że podjął słuszną decyzję. Elew Jan Drzewiecki narzucił sobie dodatkową lekturę. Były to książki Stefana Drzewieckiego. Pragnął porównać wyobrażenia uczonego Imiennika z rzeczywistością. I mogła to być z całą pewnością lektura pasjonująca w XIX wieku, książki ukazały się w latach 1885—1892, ale Janowi zdołała jeno uprzytomnić, czym jest postęp techniczny wieku dwudziestego.

O Jerzym Drzewieckim (ur. 1902 r.) usłyszał Jan Drzewiecki na jednym z wykładów w TSWL. Wykładowca podnosił zasługi znanego inżyniera, konstruktora i pilota, pioniera sportu lotniczego.

Młodzi adepci z zamojskiej TSWL ucząc się zawodu technika lotniczego i wychowując się na najchlubniejszych tradycjach rodzimego lotnictwa, tworzyli dopiero swoją szkołę. Z pomocą towarzyszy broni z Armii Radzieckiej, pod kierunkiem radzieckich instruktorów i dowódców, tworzyli bazę szkoleniową, pomoce naukowe i odpowiednio wyposażone warsztaty. Z czasem szkoła w Zamościu stała się kuźnią kadr technicznych polskiego lotnictwa. Mieściła się tam przez pewien czas również szkoła pilotów, przeniesiona później do Dęblina.

Od czasu, gdy Jan Drzewiecki rozpoczynał lotniczą edukację w Zamościu, zaszły w lotnictwie zmiany, których nie przewidywali nawet jego słynni imiennicy. Piloci polskiego lotnictwa kilkakrotnie już przesiadali się na coraz to nowocześniejsze typy samolotów. Elew Jan Drzewiecki, zdobywając kwalifikacje technika lotniczego, poznawał w TSWL tajniki budowy i eksploatacji samolotów bojowych, specjalizując się głównie w obsłudze myśliwskiego Jaka-9. Potem trzeba było przekwalifikować się i nauczyć obsługi pierwszych samolotów odrzutowych. Po Jakach-23 przyszła kolej na Migi i Limy, aż wreszcie już dziś, te najnowsze, o prędkości naddźwiękowej.



Lotnictwo stało się pasją życia wielu ludzi. Co roku szkoły lotnicze opuszczają nowe zastępy pilotów i techników. Zamojska TSWL kształci dziś mechaników lotnictwa. Wychowanek tej szkoły, mjr Jan Drzewiecki, jest obecnie zastępcą dowódcy pułku do spraw inżynieryjno-lotniczych, pierwszym w tej dziedzinie autorytetem, przełożonym kadr technicznych, mechaników, techników i inżynierów. Wchodząc w skład dowództwa, reprezentuje sobą jednocześnie tradycje i współczesność obchodzącego swój jubileusz pułku. Doświadczenie i najaktualniejszą wiedzę o lotnictwie.

Pasja Drzewieckiego udziela się innym. W pułku mówi się o dobrej robocie personelu technicznego, co znajduje wyraz i potwierdzenie przede wszystkim w bezawaryjnym wykonywaniu zadań szkoleniowych w powietrzu. A to znaczy, że dzięki dobrej robocie techników nie zdarzają się wypadki lotnicze, że wysoko postawione są w pułku higiena i bezpieczeństwo lotów. Problem jest poważny, chodzi o życie pilota, a samoloty obsługiwane są na ziemi przez młodych żołnierzy. Od ich pracy i sumienności zależy sprawność i gotowość bojowa jednostki. Osobisty przykład przełożonego, jego bogate doświadczenie i wysokie kwalifikacje, przy sprężystej organizacji pracy robią swoje. Dzięki swej gruntownej znajomości ludzi i rzeczy, mjr Drzewiecki znajduje wciąż właściwy sposób kierowania ludzkim wysiłkiem, obsługą i eksploatacją powierzonego im sprzętu. Na tym zasadza się cała sztuka działania tego, co na kapitańskim mostku, mostku inżynierskim i dowódczym jednocześnie.

Wśród wyróżnionych z okazji pułkowego święta jest wielu młodych mechaników, techników i inżynierów. Zastępca dowódcy pułku do spraw inżynieryjno-lotniczych, mjr Jan Drzewiecki z uznaniem mówi o zaangażowaniu, wiedzy i zapale swoich podwładnych. „Wysokie kwalifikacje młodych specjalistów technicznych oraz ich osobiste zaangażowanie decydują o pomyślnym przebiegu prac przy sprzęcie. Z pomocą młodym inżynierom, absolwentom Wojskowej Akademii Technicznej oraz technikom i mechanikom, wychowankom Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych i innych ośrodków specjalistycznych przychodzą niezawodni fachowcy „starej szkoły", bogaci w doświadczenia, wiedzę i techniczną intuicję. Zachodzi przy tym znane z cybernetyki sprzężenie zwrotne. W szkoleniu zawodowym załóg, jak również w doskonaleniu starszych specjalistów technicznych i pilotów, główną rolę odgrywają właśnie młodzi inżynierowie, niejednokrotnie z tytułami naukowymi. Najnowsza wiedza teoretyczna, przyniesiona przez młodych i tych najmłodszych ze szkół i akademii, znajduje dzięki temu powszechne i praktyczne zastosowanie".

Tak więc, łącząc swoje wieloletnie doświadczenie i wiedzę techniczną z umiejętnościami dowódczymi, starszy nad personelem inżynieryjno-lotniczym pułku mjr Jan Drzewiecki tak steruje i gospodaruje zapasem energii, wiedzą i zapałem oraz zdolnościami swych podwładnych, by te najcenniejsze wartości przynosiły korzyść im samym i służbie. Jako przewodniczący pułkowej komisji wynalazczości i racjonalizacji, podkreśla duże osiągnięcia na tym odcinku, zwłaszcza średniej i młodszej kadry inżynierskiej i technicznej, wskazując na godny uznania jej wkład pracy. Wyraża tym samym nadzieję, że z tych młodych i utalentowanych adeptów techniki lotniczej wyrosną godni następcy starszych i wysłużonych już specjalistów starej szkoły.

★

W pułku, gdzie już od ponad dwudziestu lat pełni służbę mjr. Jan Drzewiecki, na każdym kroku wyczuwa się troskę kierowniczej kadry o stałe podnoszenie wiedzy i umiejętności praktycznych, zarówno pilotów jak i personelu technicznego. Ciągle doskonalone metody szkolenia oraz wciąż usprawniana organizacja pracy na lotnisku i w warsztatach remontowych sprzyjają wzorowemu wykonywaniu zadań.

Stwarzając korzystny klimat dobrej roboty uzyskuje się w zamian wysoką jakość szkolenia bojowego, dzięki czemu pułk wykonuje, mimo wielu obiektywnych trudności, zadania stawiane przez dowództwo. Znaczna ostatnio poprawa warunków służby i bytowania stwarza nowe możliwości w zakresie usprawnienia szkolenia lotniczego i podniesienia gotowości bojowej pułku.

Dziełem dla przyszłości jest m. in. oddawana obecnie do użytku, stworzona wspólnymi siłami, nowoczesna baza szkoleniowa z urządzeniami treningowymi, halą przygotowania do lotów oraz prawdziwym laboratorium obiektywnej kontroli. Przygotowywane przez szefa strzelania powietrznego i innych pilotów oraz techników elementy mające służyć do analizy i oceny wyników zadań wykonywanych w powietrzu każdą żywić nadzieję, iż będzie to dalszy milowy krok na drodze postępu w szkoleniu lotniczym.

Dzięki ofiarnej służbie i pracy ludzi oddanych lotnictwu, dzięki ich zaangażowaniu i całkowitym oddaniu sprawie powstają wciąż nowe wartości, które decydują o sile i gotowości bojowej pułku. Jednym z wielu jest mjr. Jan Drzewiecki, jednym z wielu zasłużonych żołnierzy, oddanym lotnictwu bez reszty i kochającym lotnictwo całym sercem. Może być przykładem i wzorem postępowania dla młodych i jest nim w swoim pułku.

Wyróżnienie nadane mjr. Janowi Drzewieckiemu w dniu pułkowego święta, słowa wyryte na brzeszczocie kordu lotniczego i osobiste gratulacje dowódcy wojsk są wyrazem wysokiego uznania dla całej służby technicznej pułku. Ale jest to oczywiście także zaszczytna satysfakcja dana człowiekowi, który swoją młodość i zdolności oddał lotnictwu w służbie ojczyzny.

BRONISŁAW MORYC

MOTOSZYBOWIEC AMATORSKI

„ALTO-STRATUS"

CIĘŻAR japońskiego motoszybowca „Cygnus" wnosi 345 kg, zachodnioniemieckiego „Motorspatza" — 210 kg, polskiego „Pegaza" — 270 kg, a słynnego „Bąka" — 170 kg. Widoczny na zdjęciu polski amatorski motoszybowiec „Alto-Stratus" ma ciężar 90 kg.

Startuje on samodzielnie po rozbiegu zaledwie 82 metrów.

Daje się szybko demontować do transportu. Po złożeniu skrzydeł wzdłuż kadłuba, holowany jest na własnym podwoziu za samochodem lub motocyklem. Po zdemontowaniu mieści się w przeciętnym garażu, razem z samochodem.

Dla lotnictwa amatorskiego są to cechy bardzo istotne, gdyż żaden z amatorów nie dysponuje hangarem ani też lotniskiem w pobliżu domu.

Wstaje się więc raniutko, otwiera garaż, ładuje swój dobytek, sadza obok wypróbowanego przyjaciela i jazda na lotnisko (czytaj łąkę).

Właśnie 22 lipca br. o godz. 4.15 zaczepiłem do starej poczciwej amfibii złożony do transportu motoszybowiec, posadziłem obok żonę i — w plener, na oblot „Alto-Stratusa".

— Kiedy ty z tym skończysz? Czy wiesz, że to już 20-lecie naszego małżeństwa?

— Taak? To świetnie! Obchodzimy podwójny jubileusz. 20 lat temu powstały pierwsze szkice „Stratusa".

Toczyliśmy się przez puste ulice Wrocławia, nucąc piosenkę „Pierwszy siwy włos".

Po godzinie jazdy jesteśmy na miejscu.

Montaż.

Naciskam stoper.

Bez pośpiechu zakładam skrzydła, najpierw lewe, potem prawe. Żona podtrzymuje końcówki skrzydeł. Resztę montuję sam. Rozkładam usterzenie, łączę popychacze, zabezpieczam.

Stop! Czas — 11 min. 20 s.

Żona przygotowuje śniadanie, ja napełniam zbiornik paliwem, zaczepiam do ogona dynamometr, a ten z kolei do samochodu. Uruchamiam silnik, sprawdzam uciąg i obroty śmigła.

Gotowy do prób!

Kołowanie. Wiatr — zero.

Pół gazu, drążek od siebie.

Toczymy się.

Drążek w lewo — zakręt w lewo.

Drążek w prawo — zakręt w prawo.

Obserwuję końce skrzydeł. Lekkie przechyły płatowca — poza tym bez sensacji. Prostuję drążek i lekko ściągam, by wyrównać do poziomu zbyt nisko opuszczony dziub płatowca.

Nagle ziemia zapadła się w dół. Niespodziewanie znalazłem się w powietrzu. Sądząc, że to podmuch — przeciwdziałam drążkiem.

Na twarzy czuję wiatr, ziemia ucieka do tyłu. Zerkam na prędkościomierz: 65, 70, 75 km/h.

Przymykam gaz, ale motoszybowiec jak by tego nie czuł: unosi się na wysokości kilku metrów, prawie nie tracąc prędkości.

Widać już koniec łąki, zarośla, rów i drogę.

Kusi mnie: dodać gazu, odejść na krąg.

Nie!

Wyłączam zapłon. Ląduję z nadmiarem prędkości, odczekuję i przyciskam ogon do ziemi. Płatowiec staje. Do końca łąki około 50 m.

Nie ładnie dać się tak zaskoczyć. Ale, czy mogłem przewidzieć, że ten maluch oderwie się od ziemi jak balon? Lecz właśnie to zaskoczenie sprawia mi największą radość. Czuję się znów szczęśliwy! Zapominam, że mam 44 lata i dwie dorosłe córki! Ale po co ja to piszę! Przecież, aby pojąć, trzeba to samemu przeżyć!

Wysiadam z kabiny i biegnę w stronę samochodu, skąd zbliża się drobna postać. Wpadamy sobie w ramiona. Podzielona radość staje się jeszcze większa. A może dlatego marzę o zbudowaniu motoszybowca dwumiejscowego?

Po śniadaniu zmieniamy miejsce startu. Łąkę przeznaczoną do startów i lądowań sprawdzam jeżdżąc po niej samochodem. Zauważone nierówności terenu zostają oznaczone zatkniętymi w ziemię gałęziami.

Zaczyna się upalny, duszny dzień. Zrywa się wiatr o nie ustalonym kierunku. Około południa nad lotniskiem przechodzi burza.

Po burzy zmienił się kierunek wiatru, a więc i my zmieniliśmy miejsce startu.

Około 16.00 wiatr cichnie, co pozwala na wznowienie prób.

Start, krąg nad lotniskiem i lądowanie.

Teraz już nie ma zaskoczeń.

I znów start, krąg, lądowanie. I tak do zmroku.

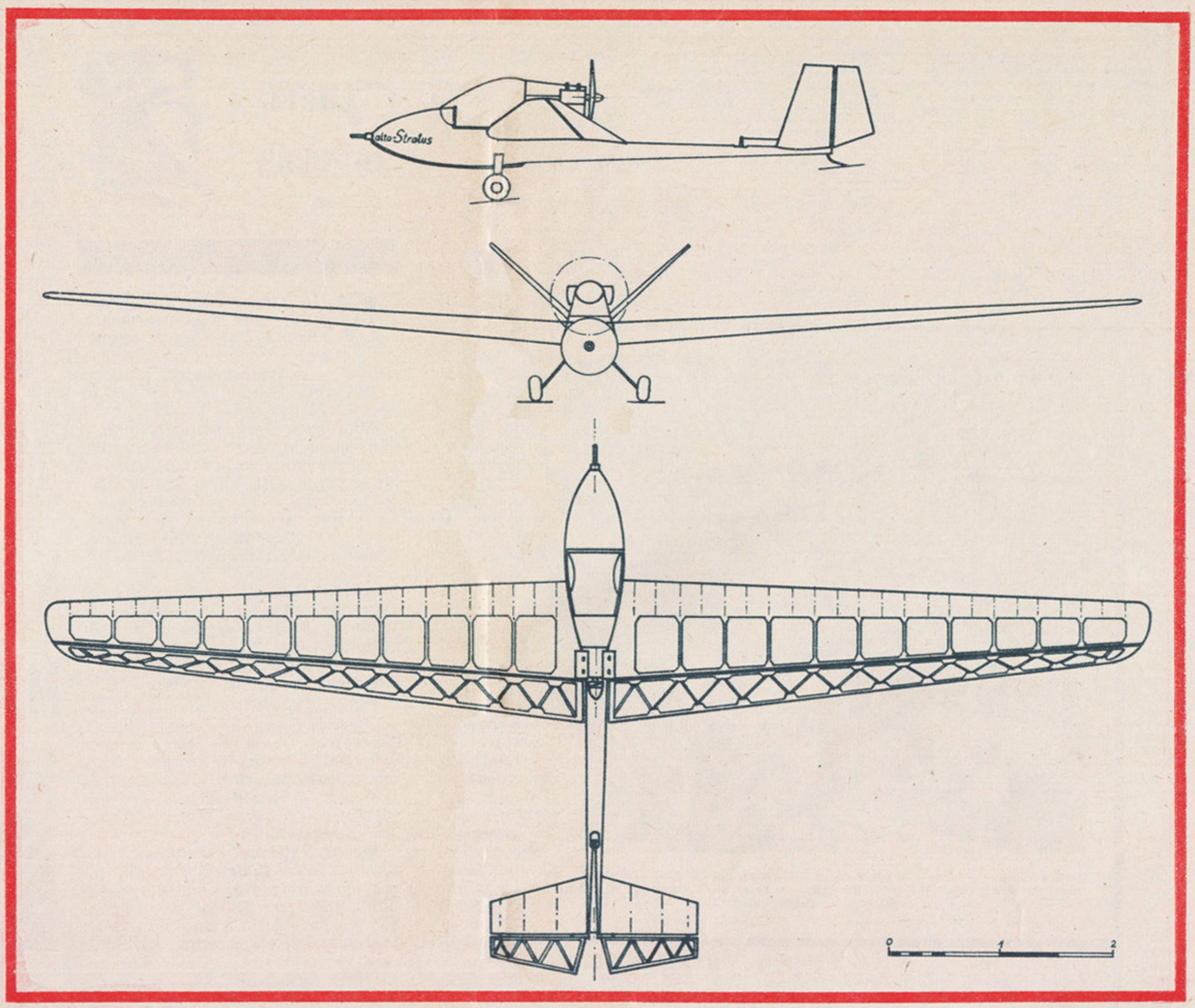
Już po trzech lotach oswoiłem się z maszyną na tyle, że mogłem notować niektóre wskazania przyrządów. Przy każdym starcie odrywanie się od ziemi sprawiało mi dużą przyjemność. Szczególnie ta lekkość oddzielania się od ziemi, której nie czuło się w poprzednich płatowcach.

Brak osłony kabiny i doskonała widoczność na wszystkie strony potęgowały wrażenie lotu — lotu ptaka.

Rozbieg również był inny. Po daniu pełnego gazu, przy oddanym drążku, ogon natychmiast unosił się do przodu. Po przebyciu około 60-70 metrów prędkość dochodziła do 50 km/h. Następnie lekkie ściągnięcie drążka powodowało zdecydowane oderwanie się od ziemi i wznoszenie rzędu 2,5 do 3 m/s. Prędkość oderwania się od ziemi wynosiła 54, 56, a w jednym przypadku 52 km/h. Długość rozbiegu wynosiła 82, 86, a dwukrotnie poniżej 80 metrów.

Ciekawie wypadła próba minimalnej prędko-

Motoszybowiec „Alto-Stratus" podchodzi do lądowania.



OPIS TECHNICZNY

UKŁAD płatowca „Alto-Stratus" odziedziczył po „Stratusie". Zmienione zostało podwozie, skrzydła, silnik i system sterowania. Kadłub z małymi przeróbkami pozostał ten sam. Usterzenie Rudlickiego — bez zmian.

Skrzydła — dzielone, jednodźwigarowe z kesonem sklejkowym, pracującym na skręcanie. Od dźwigara do tyłu — kryte płótnem. Wyposażone w klapolotki na całej rozpiętości. Profil u nasady G-535, na końcach G-549. Skrzydła lżejsze o 12 kg od skrzydeł „Stratusa", mimo że posiadają większe wydłużenie przy tej samej powierzchni nośnej.

Kadłub — konstrukcji skorupowej, wykonany z blachy ze stopu lekkiego. Część przednia stanowi kabinę, część tylna w kształcie stożkowej rury mieści napędy sterów. W kabinie — fotel, z pochylonym do tyłu oparciem i piersiowy pas bezpieczeństwa. W skład tablicy przyrządów wchodzą: prędkościomierz, wysokościomierz, chyłomierz, wariometr, obrotomierz, woltomierz i wyłącznik zapłonu.

Podwozie — z golenią sprężystą ze stali resorowej. Koła (pneumatyki) 280 × 80 mm, bez hamulców.

Zespół napędowy — silnik 2RB własnej konstrukcji, 4-cylindrowy. Moc — 24/16 KM przy 6000/4000 obr./min. Śmigło drewniane, stałe 2-łopatowe o średnicy 0,8 m.

Układ sterowania — całkowicie sprzężony. Steruje się wyłącznie drążkiem sterowym. Brak pedałów. Klapolotki na całej rozpiętości pracują jako lotki i jako klapy wyporowe, dzięki mechanizmowi różnicowemu.

Opis działania mechanizmu różnicowego

Do rury sterownicy (1) za przednim łożyskiem (2) zamocowany jest wycinek kątowy krążka linowego (3), do którego przytwierdzone są linki napędu steru kierunku. Pochylenie drążka (na przykład w lewo), powoduje ściągnięcie krążka (4) i popuszczenie krążka (5). W wyniku tego prawy ster wychyli się do góry, a lewy do dołu. Na zróżnicowanie wychylenia pozwalają krążki (6 i 7), po których przewijają się linki steru wysokości. Pochylenie drążka w lewo spowoduje równocześnie podniesienie popychacza prawej klapolotki i opuszczenie popychacza lewej klapolotki (prawa klapolotka w dół, lewa w górę). Jeśli następnie (przy pochylonym drążku w lewo) ściągniemy drążek do siebie, to linka idąca do steru wysokości obróci o pewien kąt jarzmo (8) powodując podniesienie końcowego łożyska sterownicy (9). Obie klapolotki opuszczą się w dół, nie powodując zmiany różnicy wychyleń pomiędzy lewą, a prawą klapolotką. Ponieważ ściągnięcie drążka spowodowało również pociągnięcie krążka (7) i popuszczenie krążka (6), oba stery wychyliły się do góry nie naruszając poprzedniego zróżnicowania wychyleń tych sterów. Krążkiem (przewojowym) różnicującym, będzie krążek (4 i 5).

Ciężary poszczególnych zespołów

1. Skrzydła	— 38 kg
2. Usterzenie	— 6 kg
3. Kadłub	— 21 kg
4. Zespół napędowy	— 16 kg
5. Podwozie (z kołami)	— 6,7 kg
(w tym: goleń sprężysta 3,25 kg)	
6. Akumulator	— 1.2 kg

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	— 10 m
Długość	— 5,4 m
Wysokość	— 1,4 m
Pow. nośna	— 6,2 m²
Wydłużenie	— 12
Ciężar własny	— 90 kg
Doskonałość max.	— 20 przy 70 km/h, 16 przy 92 km/h
Opadanie min.	— 0,9 przy 57 km/h
Prędk. przeciągnięcia	— 48 km/h
Rozbieg	— 82 m
Dobieg	— 50 m

ści przyziemienia. Z obliczeń wynika, że prędkość minimalna wynosiła 48 km/h.

Podchodziłem do lądowania z długiej prostej na minimalnym gazie tak, że na początku lotniska prędkościomierz pokazywał 50 km/h, a wysokość ocenialiśmy na około 0,5 metra. Do dyspozycji było około 700 metrów długości łąki. Po przebyciu 1/3 prędkość wynosiła 47 km/h, w połowie — 45 do 43 i dopiero przy 40 km/h koła szurały po trawie. To efekt poduszki powietrznej między nisko położonym płatem, a ziemią.

Trzy pełne zakręty, każdy o mniejszej średnicy, poświęciłem na obserwację kulki chyłomierza. Wiadomo — sprzężone sterowanie. Wychylenia kulki nie przekraczały 2 mm; po raz pierwszy udało się bez poprawek.

Zespół napędowy, w przeciwieństwie do silnika VW na „Cirrusie", wykazywał duży przyrost obrotów przy wzroście prędkości. Przy pełnym otwarciu przepustnicy obroty śmigła wzrosły od 4000 na początku rozbiegu do 5200 obr./min. przy prędkości lotu 100 km/h. Do lotu poziomego przy prędkości 65 km/h wystarczało otwarcie 1/5 przepustnicy, przy czym obrotomierz wskazywał 3200 obr./min.

W ogóle zespół napędowy, mimo panującego upału, spisał się lepiej niż oczekiwałem. Za to, w nagrodę po każdym locie, robiłem mu 20-minutową przerwę na ochłodzenie...

Dość na dzisiaj.

Zapada zmrok. Szybko rozbijam namiot. W ruch idzie kocher, dmuchanie materaców i — spać.

Piąta rano. Przegląd motoszybowca. Sprawdzam śruby, sworznie, łożyska, świece, przerywacze itd.

9.30 — start.

Wieje lekki wiatr, więc rozbieg jest jeszcze krótszy niż wczoraj.

Po jednym okrążeniu wysokość 200 metrów. W powietrzu czuć podmuchy noszeń. Na wariometrze 3, potem 4 m/s. Przymykam gaz, wyłączam silnik. Jest jeszcze 1,5 m wznoszenia.

Ale równocześnie z wyłączeniem silnika odczuwam wyraźny nacisk drążka sterowego do przodu. Ścisnąłem go mocniej w obawie, że wymknie się z dłoni. Odchodzę na prostą. Ściągam, to znów puszczam drążek. Ile nacisk ten może wynosić, zastanawiam się: 3, 4 a może 5 kG? Dlaczego nie odczuwałem tego przy pracującym silniku? Sprawdzę to w następnym locie. Podchodzę więc do lądowania. Teraz motoszybowiec już nie niesie się tak długo nad ziemią. Przyziemienie wcześniejsze — dobieg krótszy. Dobieg zmierzymy później.

Teraz interesuje mnie wyłącznie nacisk na drążek.

Start.

Skupiam całą uwagę na drążku.

Podczas startu i wznoszenia nie ma żadnych nacisków. Zmniejszam powoli gaz.

Pół gazu — nic.

Ćwierć — coś, jak by...

Gaz zamknięty — jest. Taki sam nacisk jak poprzednio. Robię łagodny zakręt. Jest, ani większy, ani mniejszy. Właściwie to można by z tym latać. Jednak to trzymanie drążka wpływa na mnie niepokojąco i mimo woli mam chęć do jego ściągania.

Ląduję w pobliżu namiotu.

Mierzymy długość dobiegu. Wynik — 48 metrów.

Mój „zawiadowca portu" zarządza przerwę na posiłek. Żując kanapkę myślę o drążku. Dlaczego taka zmiana nacisku po wyłączeniu silnika?

Jest gorąco i duszno, bardziej niż wczoraj. Na niebie pojawiają się kowadła. To znak, że trzeba kończyć zabawę.

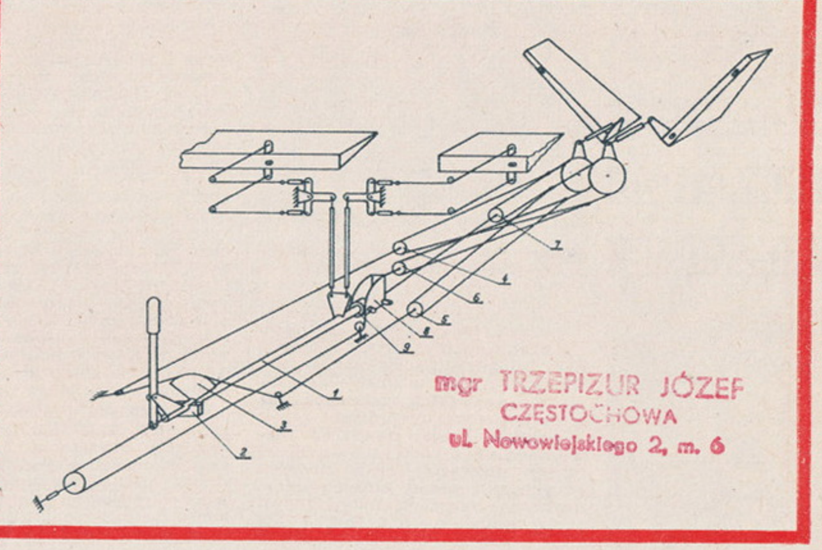
— Kochana, jeszcze jedną rundkę i pakujemy manatki.

— No, a zdjęcia dla „Skrzydlatej"?

— Dobrze, jedno w czasie startu, jedno jak ląduję, resztę na ziemi.

Wyżej: Rysunek motoszybowca „Alto-Stratus".

Z prawej: Układ całkowicie sprzężonego sterowania USB zastosowanego w motoszybowcu „Alto-stratus". (Do opisu w tekście).



mgr TRZEPIZUR JÓZEF
CZĘSTOCHOWA
ul. Nowowiejskiego 2, m. 6

Jestem w powietrzu.

Nie chcę niczego sprawdzać. Pragnę przez chwilę polatać.

Trochę rzuca. Są noszenia. Przymykam gaz. Wysokość — 440 metrów, wznoszenie — 2 m/s. Pragnę nasycić wzrok znajomym krajobrazem: lasek, jeziorko, zielony dywan pól, szara taśma szosy. Na niej kremowy samochód. Na jego dachu dostrzegam coś długiego, owiniętego błyszczącą folią. Podlecę, przypatrzę się bliżej. Samochód skręca z szosy w stronę „lotniska". Domyślam się. Nie wytrzymali w rozgrzanych murach miasta. To Tadzio Dobraczyński z kolegami. Jadą poskakać na miękkopłacie. Wysiedli z samochodu, machają rękami. Odwzajemniam pozdrowienia. Wyłączam silnik i podchodzę do lądowania. Właściwie to płynę powolutku, przyjemnie, jak w zaczarowanym śnie. Do ziemi ze dwa metry. Chciałoby się lecieć jeszcze wolniej. Nagle coś zakołysało, przeleciało dreszczem przez skrzydło. Przekręciło szybowcem w prawo, przycisnęło do ziemi, zarzuciło ogonem. Popisałem się. Na pewno już po podwoziu! Wyskakuję, oglądam. Nie do wiary, całe!

Te cieniutkie, niemal pajęcze nóżki wytrzymały brutalne uderzenie. Biorę za ogon, popycham płatowiec do przodu. Odpadną koła, czy nie? Toczą się równiutko, jak gdyby nigdy nic.

Żona stoi z wycelowanym aparatem fotograficznym.

— No, uśmiechnij się, prędko, bo nadciąga burza.

JÓZEF BORZĘCKI

TRANSPORT LOTNICZY

▲ Według danych ICAO, Stany Zjednoczone i Związek Radziecki wykonują obecnie 62% ogólnej pracy przewozowej w regularnym transporcie krajowym i międzynarodowym świata. W 1971 roku towarzystwa lotnicze USA przewiozły 165,9 mln pasażerów, wykonując 27 055 mln tkm pracy przewozowej, a radziecki „Aerofłot" — 82,7 mln pasażerów i 10 293 mln tkm. Następne miejsca zajmują: Wielka Brytania (2 489 mln tkm), Japonia (1 924 mln), Kanada (1 814), Francja (1 784), NRF (1 354), Włochy (1 154), Australia (1 151) i Holandia (1 011 mln tkm). Poniżej 1 mld tkm, a więcej niż 500 mln, osiągają kraje skandynawskie (SAS), Hiszpania, Szwajcaria i Brazylia. Dalsze miejsca w kolejności zajmują: Belgia, India, Izrael, Południowa Afryka, Meksyk i Argentyna, wykonując ponad 300 mln tkm (Polska w 1971 r. — 72 mln).

▲ Dotychczasowe, definitywne zamówienia na naddźwiękowy „Concorde" ograniczają się do 5 sztuk dla towarzystwa brytyjskiego BOAC i 4 sztuk dla „Air France". Wstępne porozumienie na 2 sztuki zawarło towarzystwo chińskie. Toczą się pertraktacje o zakup 3 samolotów przez japoński JAL i 3 przez towarzystwo „Iran Air". Szereg towarzystw, które zgłosiło w swoim czasie akcje, czeka obecnie na wyniki ulepszonej wersji. Będą one znane w końcu bieżącego roku. Niektóre towarzystwa, m. in. „Air Canada", wycofały swoje wstępne zamówienia. Mimo to producenci są dobrej myśli bo podjęli budowę następnej serii i spodziewają się sprzedać w sumie około 150 sztuk swego samolotu.

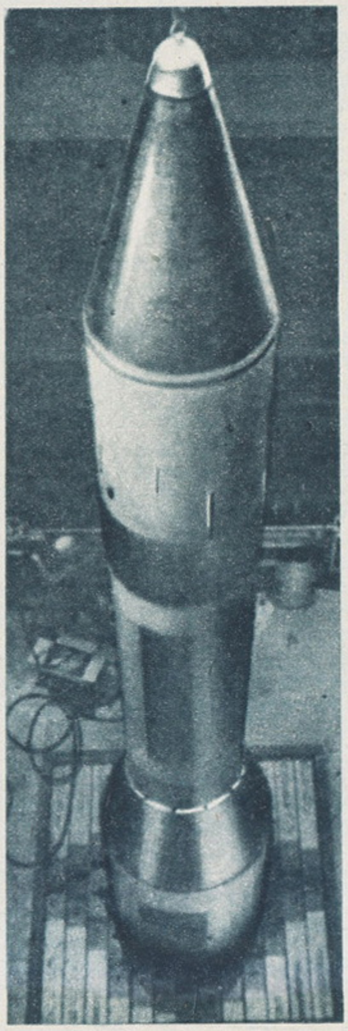
▲ W związku z szybko rosnącym ruchem lotniczym między Paryżem i Londynem (ok. 1 700 tys. pasażerów w roku ubiegłym), w porcie lotniczym Orly zostały wydzielone dla pasażerów londyńskich oddzielne przejścia oraz została uproszczona i skrócona do minimum odprawa paszportowo-celna. Dzięki tym usprawnieniom czas pobytu w porcie pasażerów londyńskich skrócił się o połowę. Mogą oni obecnie przejść przez port w ciągu zaledwie 5 minut.

▲ Zatłoczenie autostrady łączącej Paryż z lotniskiem Orly (jednej z największych w Europie) skłoniło francuskie koleje do otwarcia przy współudziale zarządu portu lotniczego — linii kolejowej, dochodzącej do obu dworców portu — południowego i zachodniego. Pociągi kursują w odstępach 15-minutowych.

▲ W trosce o poprawę wyników ekonomicznych władze brytyjskie postanowiły połączyć dwa czołowe towarzystwa lotnicze BOAC i BEA w jedno przedsiębiorstwo narodowe „British Airways". W pierwszym etapie integracji powołany został organ koordynacyjny British Airways Group oraz wspólne kierownictwo obu towarzystw.

J. Os.

ASTRONAUTYKA W SŁUŻBIE NAUCZANIA



Japońska nośna rakieta kosmiczna Nissan typu „Miu".

JEDNYM z praktycznych zastosowań astronautyki, ożywionym wielkimi nadziejami — jest wprzęgnięcie jej w służbie nauczania, na wszystkich szczeblach oraz zróżnicowanymi metodami.

Niektóre kraje, zwłaszcza rozwijające się, szybciej i bystrzej od innych dostrzegły te możliwości. Przykładem Indie, których akces nazwany eksperymentem indyjskim zyskał szeroki rozgłos. W 1974 r. obejmie on 5 000 wiosek znajdujących się poza zasięgiem jednej stacji telewizyjnej w tym kraju. Znaczna część wytypowanych miejscowości nie ma prądu elektrycznego. Dostarczenie go dla telewizorów odbędzie się rozmaitymi sposobami, nieraz bardzo oryginalnymi. Już teraz przewidziano, że w pewnych przypadkach mężczyźni mają pedałować celem ładowania baterii akumulatorów.

Rząd indyjski przejmie nadzorowanie codziennych pięciogodzinnych programów, tematycznie dotyczących przede wszystkim metod wzmożenia produktywności rolnej oraz kontroli urodzin. Wysyłane z Ahmadabadu (stan Gudżarat, zachodnie Indie), odbędą niezwykłą drogę do miejsc przeznaczenia. Najpierw osiągną stacjonarnego satelitę „wiszącego" pozornie nieruchomo nad równikiem, a stamtąd w ułamku sekundy dotrą do odbiorników — przebywszy trasę prawie dwukrotnie dłuższą od obwodu Ziemi. Jest to symptomatyczne zderzenie najnowocześniejszej techniki ze skrajnym prymitywem ludzkich siedzib zagubionych w dżungli.

Niezwykle komplikujące mogłoby się wydawać, że pół miliarda Hindusów mówi co najmniej dwunastoma językami głównymi oraz setkami dialektów. Ta trudność okazuje się jednak łatwa do pokonania. Już „Intelsat-4", wypuszczony w styczniu 1971 r., przekazuje równocześnie 5 000 rozmów lub 12 programów telewizyjnych. Nawet dzisiejszy stan rzeczy w tej dziedzinie byłby więc wystarczający — a do 1974 r. należy oczekiwać dalszego postępu.

W latach 1980 Indie spodziewają się posiadać odbiorniki telewizyjne w większości spośród swoich 550 000 wsi. Rząd zamierza wtedy przerzucić znaczną część ciężaru nauczania na kolejny stopień eksperymentu, uważając to za najrealniejszą szansę prawie zupełnej likwidacji analfabetyzmu w tym wielkim kraju.

Inne państwa, znajdujące się w zbliżonej sytuacji, będą pilnie śledziły eksperyment indyjski. Po jego ukończeniu w 1974 r. — rząd brazylijski planuje analogiczne doświadczenie dla pięciuset szkół głębokiego interioru, głównie w Amazonii. Obecnie natomiast Brazylia korzysta już z podobnej akcji „na wyższym szczeblu", wyzyskując geosynchronicznego satelitę amerykańskiego dla transmisji wykładów z Uniwersytetu Stanforda w Kalifornii, skąd je przekazuje zwykła telewizja do sal uczelnianych.

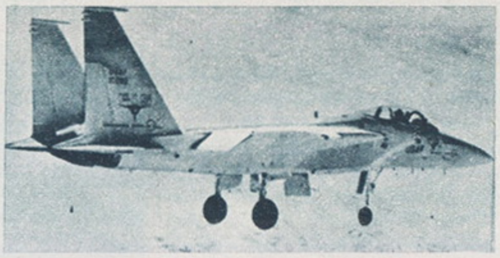
Nie jest to przypadek odosobniony. Wiele międzynarodowych zjazdów i kongresów naukowych lat osiemdziesiątych odbędzie się z pomocą zamkniętych obwodów telewizji satelitarnej, co pozwoli brać udział w obradach nie opuszczając swego miejsca pobytu. Taką praktykę już zastosowano, począwszy od zorganizowania w 1970 r. międzynarodowego sympozjum wyższego kształcenia medycznego. Jego amerykańscy uczestnicy znajdowali się w Houston oraz w San Antonio (Texas), europejczycy zaś w Austrii, Szwajcarii i NRF. Z pomocą telewizji o obwodzie zamkniętym oraz dwukierunkowych obwodów głosowych, w ciągu trzech godzin 30 000 lekarzy widziało i słyszało swych kolegów nawet przez ocean.

Amerykańska Narodowa Biblioteka Medyczna studiuje obecnie szczegóły stworzenia medycznej sieci łączności. Celem jest wyposażenie sal operacyjnych w telewizję o obwodzie zamkniętym dla konsultacji ze specjalistami przebywającymi w odległych miastach. O realności takiego zamierzenia przekonuje najświeższy ekperyment, z lipca 1972 r. Amerykańscy lekarze ze Stanford Medical Center przekazali elektrokardiogram jednego z pacjentów za pośrednictwem telefonu i satelity łącznościowego aż do Manili, stolicy Filipin. Odebrali go bez jakichkolwiek zniekształceń tamtejsi specjaliści, którzy niezwłocznie tą samą drogą przesłali wynik swojej konsultacji. Zdaniem wspomnianego instytutu medycznego — satelitarna metoda przekazywania zapisu akcji serca na dowolną odległość, a także zapewnienia nieprzerwanej łączności pomiedzy chorymi a ich lekarzem, jest w mocy uratować życie połowie spośród 400 000 ofiar ataków serca w USA rocznie.

Miejmy nadzieję, że stanie się to praktyka powszechnie stosowaną na całym świecie.

ANDRZEJ TREPKA

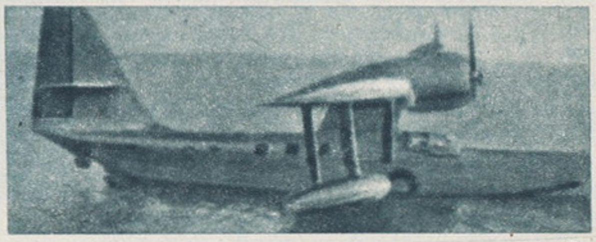
Owoce eksportowane z Węgier są w znacznej części przewożone samolotami towarzystwa „Malév". Na zdjęciu: Załadunek owoców w porcie lotniczym w Budapeszcie.



Pierwsze zdjęcie z oblotu prototypu samolotu F-15 „Eagle", który odbył się 27. VII. 1972 r. W piątym locie (3.VIII.) samolot osiągnął prędkość M = 1,5. Ma on 2 silniki o ciągu ok. 8600 kG (12200 kG z dopalaniem). Ciężar całkowity samolotu — ok. 18000 kg.

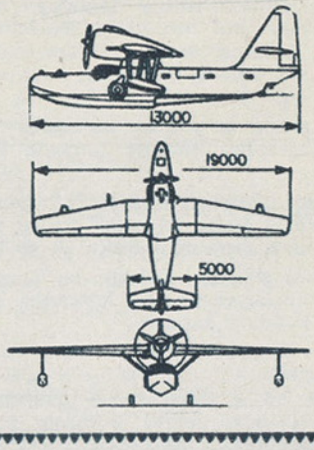
LAMUS samolotów

BERIEW Be-8

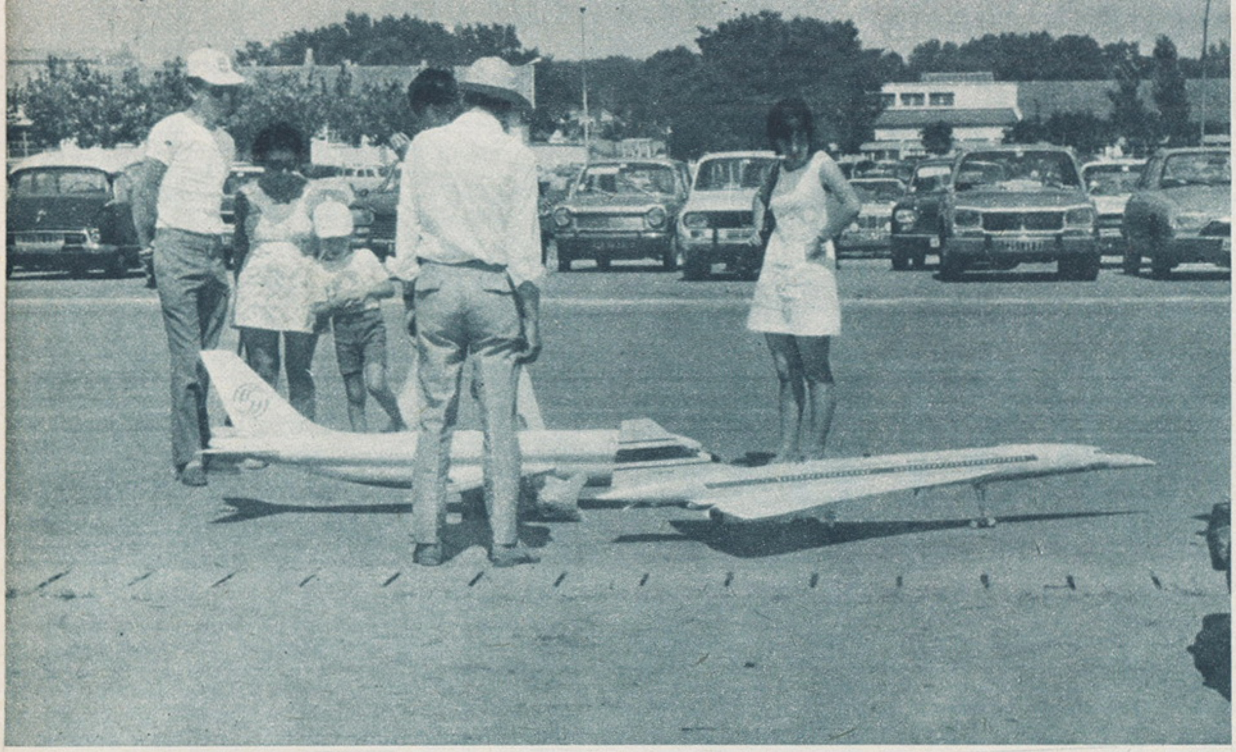


Radziecka doświadczalna amfibia pasażerska z 1947 r. Silnik tłokowy ASz—21 o mocy 570/700 KM. Konstruktor G. Beriew. Samolot zabiera 6 pasażerów. Konstrukcja metalowa. Be-8 mógł być również wyposażony w podwodne skrzydła opracowane w CAGI. Umieszczano je zamiast podwozia. Dzięki tym skrzydłom wodnosamolot łatwiej startował z wody.

Pow. nośna — 40 m². Ciężar własny — 2 815 kg, ciężar całkowity — 3 624 kg. Prędkość — 260 km/h, pułap — 5 500 m, zasięg — 1 200 km. Wymiary — na rysunku.



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE
NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE
NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE



Modele na uwięzi „Concorde" i A-300 „Airbus".

MODELE MISTRZOSTW ŚWIATA

LECH PODGÓRSKI
Korespondencja własna z Francji

PRAGNĘ zapoznać Czytelników z moimi spostrzeżeniami dotyczącymi budowy, napędu i zmechanizowania modeli startujących w II Mistrzostwach Świata Makiet Latających. Mistrzostwa odbyły się w dniach 2—6 sierpnia br. w Tuluzie, we Francji.

Zajmować się będą głównie kategorią — Makiet Latających na Uwięzi, gdyż ekipa nasza startowała w tej kategorii.

W przeważającej części modele biorące udział w zawodach wykonane były metodą tradycyjną, z pokryciem balsowym i wykończeniem szpachlowolakierniczym. Wyjątek stanowił model sterowany radiem samolotu P-51D „Mustang" zawodnika szwedzkiego, oraz model samolotu Ił-2m3 wykonany przeze mnie, które to modele były pokryte cienką blachą duralową. Pokrycie takie daje możliwości odtworzenia różnych szczegółów oryginału, jak np.: nity, wzierniki itp. prostą metodą wytłaczania i wyciskania. Drugą nie bez znaczenia zaletą jest zwiększenie trwałości modelu przy równoczesnym zwiększeniu odporności na uszkodzenia mechaniczne w transporcie i eksploatacji. Korzystne efekty daje pokrycie blachą modelu, którego oryginał nie był malowany. Można nawet odtworzyć kierunek walcowania blach pokrycia samolotu.

Wielkości startujących modeli były różne, od ok. 1—2 m rozpiętości. Z tym, że największe były modele jednosilnikowe sterowane radiem, następnie dwusilnikowe na uwięzi i jednosilnikowe na uwięzi. Do napędu używano przeważnie silników jednocylindrowych, głównie o pojemności 10 cm sześ. (MERCO, SUPER TIGRE, WEBRA, HP).

Najciekawszym niewątpliwie źródłem napędu był czterocylindrowy silnik modelarski wiernie naśladujący silnik samolotu — oryginału. Silnik i model wykonał zawodnik USA (model był sterowany radiem).

Przejdę teraz do omówienia systemów zmechanizowania makiet na uwięzi startujących w mistrzostwach.

Modele startujące posiadały trzy zasadnicze systemy sterowania czynnościami, takimi jak: zamykanie i otwieranie podwozia, zrzucanie bomb, skoczków itp., otwieranie i zamykanie klap, zapalanie świateł pozycyjnych i reflektorów, uruchamianie hamulców. Są to: sterowanie mechaniczne, mechaniczno-elektryczne i elektryczne.

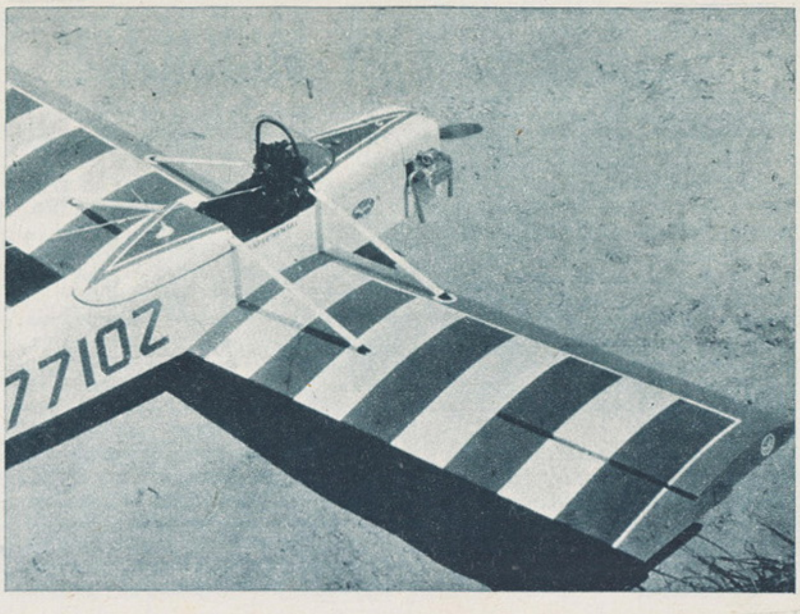
Sterowanie mechaniczne posiadały między innymi nasze modele „Hornet" i Jak-18PS, kolegów J. Ostrowskiego i A. Umińskiego. W systemie tym napędem danego mechanizmu jest specjalna linka pociągana przez zawodnika. Zmiana położenia linki (pozycja wciągnięta — pozycja luźna) uruchamia jakąś czynność w modelu. Warunkiem prawidłowego działania tego systemu jest odpowiednio duża siła odśrodkowa na linkach nośnych, służących do sterowania modelem.

Sterowanie mechaniczno-elektryczne polega na powiązaniu linek sterowniczych z wybierakiem załączającym odpowiednie obwody, co powoduje uruchomienie silników elektrycznych napędzających poszczególne mechanizmy modelu. Przedstawicielem tego systemu był mój model.

Trzeci system — sterowanie elektryczne, gdzie do modelu doprowadzony jest wzdłuż linek nośnych wielożyłowy przewód elektryczny zasilający z zewnątrz poszczególne mechanizmy, stosowali w swych modelach zawodnicy ZSRR.

Ciekawostką mistrzostw były trzy modele na uwięzi wykonane przez modelarzy francuskich. Były to: model naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde", model autobusu powietrznego A-300 „Airbus" oraz model francuskiego dwusilnikowego wojskowego samolotu transportowego. Modele te nie brały udziału w zawodach, a były przygotowane na pokazy. Dwa pierwsze modele posiadały napęd tunelowy, polegający na zastosowaniu w miejsce śmigła turbinki umieszczonej wraz z silnikiem w gondoli silnikowej odrzutowego oryginału. Układ taki świetnie naśladuje napęd odrzutowy, do czego przyczyniają się duże obroty silnika z zastosowaniem turbinki. Trzeci model, o rozpiętości 3 metrów i ciężarze 6 kg, napędzany był dwoma silnikami o pojemności 5,6 cm sześc. (!). Model ten latał bardzo realistycznie nawet przy jednym nie pracującym silniku.

Wyżej: Autor artykułu — wicemistrz świata Lech Podgórski ze swoim modelem na uwięzi Ił-2m3. Niżej: Radiomodel napędzany silnikiem 4-cylindrowym.



SPORT LOTNICZY W MEDALIERSTWIE

MIĘDZY medalami wykonanymi w okresie międzywojennym w Mennicy Państwowej w Warszawie, medale o tematyce lotniczej stanowią znaczną grupę. Zwłaszcza od zawodów Challange w 1932 roku liczba tych medali znacznie wzrosła. Każde zawody sportowe kończyły się, poza rozdaniem nagród, równie miłym akcentem, jakim było rozdanie specjalnie w tym celu wybitych medali pamiątkowych. Łącznie w okresie lat 1925—1939 wydano 19 medali o tematyce lotniczej. Są one na ogół bardzo mało znane, rzadko reprodukowane, a w zbiorach numizmatycznych — nawet muzealnych — należą do unikalnych.

Fakt, że były pamiątką, a często tylko nagrodą dla nielicznej grupy uczestników zawodów, składających się w większości z cudzoziemców, wpływał na wielkość nakładu i wywóz medali za granicę.

Nie jest możliwe ustalenie ilości sztuk wybitych z okazji poszczególnych imprez, ale z pewnością nie przekraczała ona liczby uczestników, czyli kilkunastu, a czasami kilkudziesięciu.

Twórcami projektów rysunkowych i modeli, na podstawie których mennica lub zakłady medalierskie wybijały medale, byli artyści tej miary co Henryk Grunwald czy Stanisław Szukalski. Do mniej znanych należą: Stanisław Repeta, Jan Rudnicki, Olga Niewska, Władysław Gruberski i Józef Aumiller. Wszyscy poza J. Aumillerem nie byli medalierami, a medale nas interesujące stanowiły wyłom w ich twórczości w dziedzinie rzeźby, grafiki czy malarstwa.

Temu przypisać można częściowo fakt, że medale wydane w latach trzydziestych dotyczące sportu lotniczego stanowią pod względem artystycznym ewenement w polskiej sztuce medalierskiej. Artyści, poza J. Aumillerem nie skrępowani konwencjonalnym podejściem do medalu, przenosili na projektowane przez siebie krążki nowoczesne formy, występujące w ówczesnej sztuce dekoracyjnej i grafice. Ich cechą szczególną była stylizacja wyrażająca się geometryzacją kształtów, oparta na sztuce ludowej, a znana nam z elewacji budynków powstałych w tamtym okresie jak i przedmiotów codziennego użytku, spotykanych już raczej w Desie. Dlatego medale sportowe są poszukiwane nie tylko przez zainteresowanych pamiątkami z przeszłości lotnictwa, lecz również przez zbieraczy dzieł sztuki, ze względu na ich wysoki poziom artystyczny.

Dorobek twórczy artystów projektujących medale, jak Henryka Grunwalda, Stanisława Repety czy Stanisława Szukalskiego, uległ w czasie ostatniej wojny prawie całkowitej zagładzie. Zachowały się tylko medale, jedyne ocalałe realizacje tych wybitnych artystów.

Przed omówieniem medali wydanych z okazji zawodów lotniczych, Challenge i balonowych Gordon — Bennetta, przypomnimy pamiątki wybite dla uczczenia dwóch polskich lotników — „zdobywców podniebnych szlaków".

Pierwszy z nich to Ludomił Rayski, zwycięzca w Rajdzie Europejskim odbytym w 1925 roku na trasie od Paryża przez Casablankę, Tunis, Ateny i Konstantynopol do Warszawy. Przebył tę trasę w ciągu siedmiu dni, zyskując popularność w społeczeństwie, czego wyrazem był specjalnie wybity na jego cześć medal.

Podobną propagandą imienia Polski był rajd Bolesława Orlińskiego, który przebył olbrzymią trasę z Warszawy przez Azję do Tokio i z powrotem do Warszawy. Rajd, którego trasa jest przedstawiona na stronie odwrotnej medalu, odbył się w końcu sierpnia i we wrześniu 1926 roku.

Powyższe medale, zapoczątkowujące szereg pamiątek numizmatycznych z historii polskiego lotnictwa, projektował Józef Aumiller (1892—1963). Artysta ten w latach 1925—1939 był kierownikiem medalierni w Mennicy Państwowej w Warszawie, a zarazem rzeźbiarzem — twórcą większości medali wykonanych w tej instytucji. Ze studiów artystycznych wyniósł tradycyjne podejście do miniaturowej płaskorzeźby, jaką jest medal. Realistycznie w płaskim reliefie przedstawiona głowa i symbole lub napis otoczone przebiegającym w otoku napisem, to powtarzające się elementy kompozycji.

Powyższe dwa medale, nie stanowiące pod względem artystycznym rewelacji, wykonano w Mennicy na zamówienie Zarządu Głównego LOPP, czyli Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na krążkach srebrnych i mosiężnych o średnicy 55 mm.

W tajemnicy przed społeczeństwem w maju 1933 r. kapitan pilot Stanisław Skarżyński przelatuje Atlantyk na trasie z północnej Afryki do Brazylii. Dokonał tego na samolocie polskiej konstrukcji RWD-5 bis, jednym z najmniejszych wówczas samolotów na świecie.

Na pamiątkę wykonano medal prawdopodobnie tylko w kilku egzemplarzach, który wraz ze złotą odznaką honorową LOPP został mu wręczony na Walnym Zgromadzeniu LOPP w dniu 28 kwietnia 1934 r. w Warszawie. Aktu wręczenia dokonał prezes ZG LOPP gen. dyw. inż. Leon Berbecki.

Wybitny artysta plastyk Henryk Grunwald (1904—1958) zaprojektował w końcu 1935 r. na zamówienie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej medal jednostronny, będący nagrodą dla jego członków.

W formie nawiązującej do surrealistycznych kompozycji, głowa orła skierowana w prawo przechodzi w profil lotnika zwrócony w przeciwnym kierunku. Napis został podporządkowany swej roli jako niezbędna informacja. Odwrotna strona medalu jest płaska, z przeznaczeniem na wyrycie na niej wklęsłego napisu okolicznościowego lub nazwiska osoby otrzymującej medal. Powyższy medal, będący niewątpliwie dziełem sztuki, został wybity w Mennicy Warszawskiej na krążkach o średnicy 60 mm.

Polsce, jako państwu odnoszącemu wspaniałe sukcesy w zawodach samolotowych i balonowych, przyznano w 1936 r. zadanie zorganizowania konferencji generalnej Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Z tej okazji wybito medal wg projektu artysty rzeźbiarza Stanisława Szukalskiego. Podobnie jak poprzedni medal wyróżnia się on oryginalnym rysunkiem i jest typowym dla znanej z monumentalności i symbolicznych rzeźb twórczości artysty. Na stronie głównej postać człowieka-syreny trzyma w uniesionych ramionach miecz. Mocno stylizowany układ napisów, znak Aeroklubu, a nawet krój liter czynią z powyższego medalu oryginalne dzieło plastyczne, wartościowe pod względem artystycznym.

Jak donosiła „Skrzydlata Polska", na konferencji Federacji Lotniczej odbytej w dniach od 24 do 30 sierpnia 1936 r. było obecnych 67 delegatów i gości. Prawdopodobnie też tylko tyle wybito w Mennicy medali w brązie o średnicy 60 mm.

Bogatą w wydarzenia historię polskiego lotnictwa można prześledzić na medalach.

JACEK STRZAŁKOWSKI

ZAWODY CHALLENGE NA MEDALACH PAMIĄTKOWYCH

NAJWIĘKSZE w okresie międzywojennym międzynarodowe zawody samolotów sportowych — Challenge, zakończyły się dwukrotnym (w 1932 i 1934) roku sukcesem polskich lotników i ich maszyn, słynnych RWD.

Organizowane co dwa lata pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), nosiły nazwę Challenge Internationale de Tourisme i stanowiły przegląd najnowszych konstrukcji samolotów sportowych jak i sprawdzian umiejętności pilotów.

Państwo, którego reprezentant zajął w zawodach pierwsze miejsce, zdobywało puchar ufundowany przez FAI obligujący do zorganizowania następnego Challenge. Uczestnicy otrzymywali pamiątkowe medale, które obecnie po upływie kilkunastu lat stanowią wielką rzadkość i m. in. dlatego warte są przypomnienia.

Startująca w Challenge'u 1932 roku polska załoga Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura na RWD-6, miała — jak sądzono mało szans w rywalizacji z zespołami francuskimi i włoskimi, a zwłaszcza ze zwycięzcami dwóch poprzednich zawodów — Niemcami. Tym przyjemniejszy był sukces Polaków.

Dla jego upamiętnienia artysta rzeźbiarz **Władysław Gruberski**, znany twórca wielu pomników i płaskorzeźb, projektuje w końcu 1932 roku medal. Na stronie głównej przedstawia głowy lotników przechylone do tyłu, tak jak w czasie wznoszenia się samolotu. Dołem poziomy napis: ŻWIRCE I WIGURZE — LOPP. Na stronie odwrotnej — widoczny od dołu lecący samolot ze znakami rejestracyjnymi, a dołem poziome linie, między którymi znajduje się wielowierszowy napis.

Obowiązek organizacji przez Polskę w 1934 r. następnych zawodów uaktywnił twórców w wielu dziedzinach sztuki. Przygotowano plakaty, prospekty i liczny materiał propagandowy. Między innymi bezpośredni organizator Challenge, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, zlecił artyście **Stanisławowi Repecie** wykonanie projektu medalu wg dostarczonych przez zleceniodawcę danych. Wykonała go na początku roku Mennica Państwowa w Warszawie na krążkach o średnicy 60 mm, z mosiądzu. Wydano ich tyle ilu było uczestników Challenge'u. Do wyścigu zapisano 43 maszyny, lecz na starcie stanęły tylko 34 z 68 osobami załogi. Doliczając sędziów i oficjeli, należy przyjąć, że wybito nie więcej niż 100 sztuk powyższego medalu. Podobnie kształtowały się nakłady innych medali lotniczych, z tym, że większość ich opuszczała Polskę wraz z zagranicznymi uczestnikami zawodów.

Stanisław Repeta, autor medalu, należał do mniej znanych artystów młodego pokolenia. Uczeń najwybitniejszego polskiego medaliera XX wieku **Jana Wysockiego**, ukończył Państwową Szkołę Sztuk Zdobniczych w Poznaniu, gdzie też zamieszkiwał. Powyższy jego medal, podobnie jak i kompozycje poświęcone zawodom Gordon — Bennett będące również pracami St. Repety, noszą cechy właściwe dziełom sztuki powstałym w okresie stosowania stylizacji i symbolizmu w polskiej sztuce dekoracyjnej.

Organizacja tak olbrzymiego przedsięwzięcia, jakim były zawody Challenge, wymagała współpracy z licznymi instytucjami i organizacjami. Dla szczególnie ofiarnych ustanowiono nagrodę w postaci medalu z napisem: WSPÓŁTWÓRCOM CHALLENGE, a na odwrocie z czterowierszowym napisem, cytatem z pism Józefa Piłsudskiego. Medal wybito w prywatnej firmie na krążkach z brązu o śr. 60 mm, wg projektu **Olgi Niewskiej**, zapomnianego artysty rzeźbiarza. Projektowała ona jeszcze kilka innych medali związa-

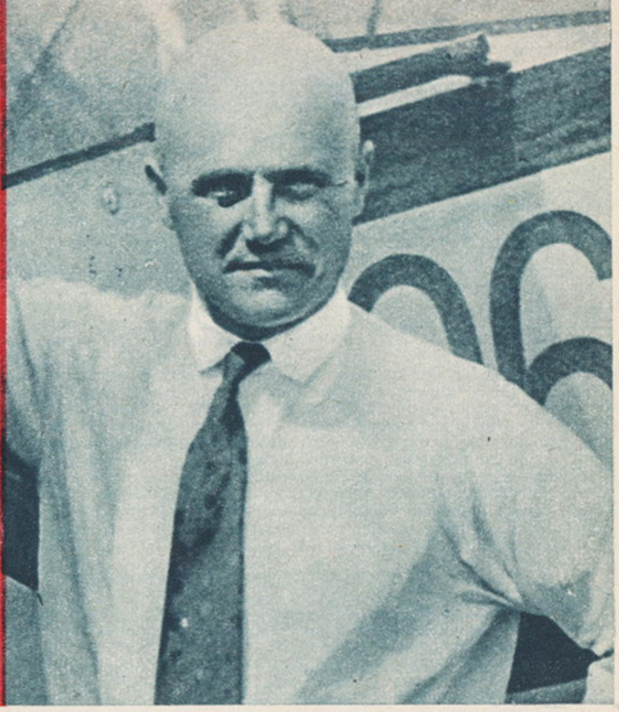
Medal zaprojektowany przez W. Gruberskiego, upamiętniający zwycięstwo Żwirki i Wigury w Challenge'u – 1932.

Medal projektu St. Repety, wybity z okazji organizowania przez Polskę Challenge'u – 1934.

Medal zaprojektowany przez O. Niewską, przeznaczony dla osób i instytucji szczególnie zasłużonych w organizacji Challenge'u – 1934.

Medal projektu O. Niewskiej, wybity dla uczczenia załogi Bajan–Pokrzywka, która zwyciężyła w Challenge'u – 1934.

Z lewej: Medal zaprojektowany przez R. Mękickiego dla Jerzego Bajana.
Z prawej: Medal projektu H. Grunwalda, wybity na Challenge – 1936.



Zwycięzca Challenge'u 1932 kpt. pil. Franciszek Żwirko przy swej RWD-6.

nych ze sportem balonowym. Wydanie medalu finansowała LOPP.

Zawody odbyły się w dniach 28.VIII. — 16.IX.1934 r. i zakończyły się ponownie zwycięstwem Polski, tym większym, że podwójnym: Jerzego Bajana i G. Pokrzywki na samolocie RWD-9. Drugie miejsce, również na RWD-9, zdobyła załoga S. Płończyński i Z. Ziętek.

Znamy dwa medale powstałe po zawodach dla uczczenia zwycięstwa polskich pilotów i związane z honorami jakimi ich obdarzono.

Jerzego Bajana, jako swego mieszkańca — Lwów uczynił Honorowym Obywatelem. Na pamiątkę tego wydarzenia **Rudolf Mękicki**, bibliofil, numizmatyk i plastyk zaprojektował medal, a Muzeum Narodowe we Lwowie zleciło jego wykonanie mennicy w Warszawie. Medal zawierający na jednej stronie kilkuwierszowy napis, a z drugiej tarczę z herbem Lwowa — nie należy do zbyt interesujących pod względem plastycznym.

Inny medal wykonała **Olga Niewska** dla uczczenia załogi, która zajęła I miejsce w Challenge'u w 1934 r. Z jednej strony przedstawia głowy lotników Bajana i Pokrzywki. Na odwrotnej górą samolot, a dołem poziomy siedmiowierszowy napis. Wykonany w płaskim reliefie o schematycznie podzielonej płaszczyźnie jest niezbyt, podobnie jak inne medale O. Niewskiej, udaną pracą. Wybity został w brązie i srebrze przez jedną z warszawskim firm medalierskich, prawdopodobnie „Wabi — Wabińskiego", kosztem LOPP.

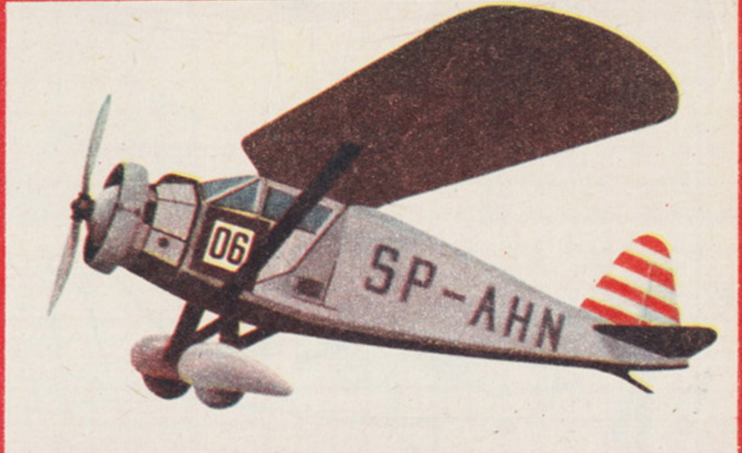
Kolejne zawody w 1936 roku winna organizować powtórnie Polska, jako zwycięzca poprzednich. Jednak zaniechano przeprowadzenia Challenge'u i prace organizacyjne przerwano, głównie ze względu na wysokie koszty organizacji i przygotowań technicznych, którymi głównie obciążony byłby nasz kraj. Jak znaczne były to koszty, ilustruje suma 10 mln zł, stanowiąca wkład finansowy uczestników. Nie bez wpływu na powzięcie powyższej decyzji były dysproporcje pomiędzy sukcesami odnoszonymi w zawodach, a słabym rozwojem lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Świadectwem przygotowań Polski do zawodów w 1936 roku jest medal zamówiony przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i wybity w Mennicy Warszawskiej. Projektował go **Henryk Grunwald**, wybitny artysta, znany ze swej twórczości w dziedzinie sztuki użytkowej i grafiki, również po 1945 r. Ten wyjątkowo piękny medal zawiera na stronie odwrotnej kompozycję ze stylizowanych napisów, orła i skrzydeł.

Podobnie jak w przypadku medalu proj. Stanisława Repety z 1934 r., trudno słowami przekazać złożoność orginalnej stylizowanej formy rysunku przedstawionego na medalu.

Opisane medale stanowiły w dziejach sztuki medalierskiej okresu międzywojennego prace wybijające się poziomem artystycznym i treścią poświęconą lotnictwu.

(J. S.)



Samolot RWD-6

LOCKHEED L-100 „HERCULES"

SAMOLOT Lockheed C-130 „Hercules" jest szeroko znany na świecie jako wojskowy samolot transportowy. Do chwili bieżącej wyprodukowano ok. 1 200 tych samolotów. W produkcji znajduje się również cywilna wersja samolotu oznaczona L—100 i używana przez szereg towarzystw lotniczych do przewozów towarów wielkogabarytowych (także spaletyzowanych). Najnowszą odmianą cywilnego „Herculesa" jest wersja L—100—30. Prototyp latał w 1969 r., a pierwszy seryjny samolot dostarczono w 1970 r.

L—100—30 „Hercules" jest czterosilnikowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła mają profil NACA 64A318 u nasady, zmieniający się ku końcom w NACA — 64A412. Kąt ustawienia skrzydła zmienia się od +3° do 0°. Wznios 2,5°. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym, integralnie wzmocnionym (frezowanym) pokryciem. Lotki sterowane zdwojonymi wzmacniaczami hydraulicznymi. Klapy — poszerzacze. Kadłub konstrukcji półskorupowej; w tylnej części kadłuba opuszczana rampa załadunkowa. Główna ładownia i kabina załogi (5 osób) hermetyczna i klimatyzowana. Kadłub w wersji L—100—30 jest o przeszło 4 m dłuższy niż w wersji wojskowej. Statecznik nie przestawialny; sterowanie wspomagane hydraulicznie. Podwozie składa się z 3 dwukołowych zespołów, z których główne, z kołami w tandem chowają się w specjalne owiewki-gondole z boków kadłuba. Przedni zespół z kołami obok siebie, sterowany, chowa się w kadłub. Amortyzatory oleo-pneumatyczne; hamulce hydrauliczne.

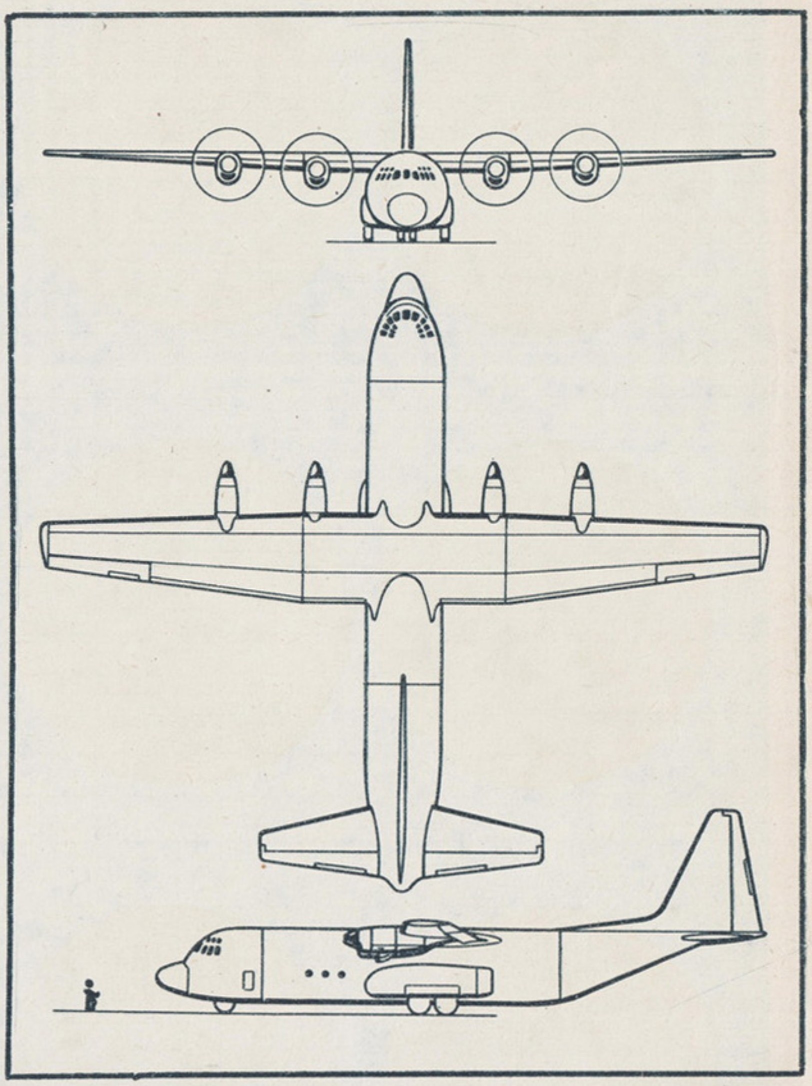
4 silniki turbośmigłowe typu Allison 501—D22 o mocy 4 050 KM każdy, napędzające 4-łopatowe śmigła przestawialne o stałych obrotach, ustawiane w chorągiewkę i odwracalne (do hamowania). Paliwo w 6 integralnych zbiornikach w skrzydłach o łącznej pojemności 26 340 l. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

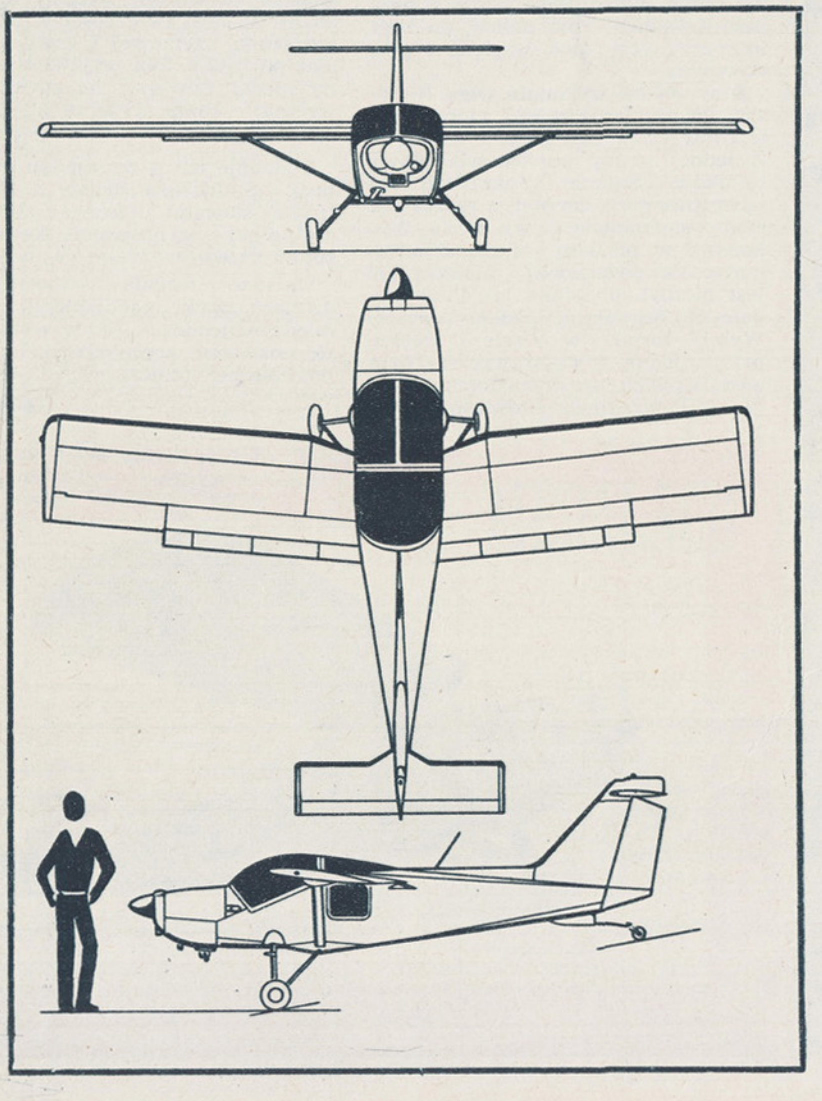
Wymiary: Rozpiętość — 40,41 m, długość — 34,35 m, wysokość — 11,66 m, pow. nośna — 162,12 m² wymiary ładowni — 16,9×3,1×2,7 m, pow. podłogi — 52,3 m², pojemność ładowni — 169 m³.

Ciężary: Ciężar własny —32 900 kg, ładunek handlowy (max.) — 22 400 kg, ciężar całkowity (max.) — 70 670 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa (55 000 kg; 6 000 m) — 607 km/h, prędkość lądowania — 235 km/h, wznoszenie — 9,5 m/s, zasięg (max. ładunek) — 3 800 km, zasięg (bez ładunku) — 7 770 km, wymagana długość bieżni do startu — lądowania — 1 830/1 470 m.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAAB MFI — 15

MFI—15, to lekki samolot szkolny tzw. preselekcyjny, służący do wstępnego szkolenia pilotów wojskowych. Samolot ten, produkowany przez wytwórnię Malmö Flygindustri (filia SAAB) wg projektu inż. Björna Andreasona, był już opisywany w „SP" nr 5/1971. Obecny opis obejmuje zmiany wprowadzone w stosunku do pierwszego prototypu, oblatanego w 1969 r. Nowy prototyp, oblatany w początkach 1971 r. ma silnik o zwiększonej mocy (200 KM zamiast 160), podniesione usterzenie wysokości, dodane trzecie miejsce i szereg innych drobniejszych zmian. Samolot może być użytkowany w wersji 3-miejscowej tzw. użytkowej o współczynniku obciążenia +4,4 i —1,76 lub 2-miejscowej, akrobacyjnej (+6, —3). Ciężary samolotu wzrosły dość znacznie w stosunku do prototypu.

MFI—15 jest 2 lub 3-miejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym grzbietopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła dwudzielne o obrysie prostokątnym odznaczają się wyraźnym skosem do przodu. Wraz z niewielkim zwężeniem przy kadłubie układ taki zapewnia doskonałą widoczność z kabiny. Profil NACA 23010. Konstrukcja jednodźwigarowa. Pojedyncze zastrzały. Klapy w 2/3 rozpiętości, są wychylane elektrycznie. Zwykłe klapy mogą być uzupełnione dodatkowymi klapami z tyłu (w rodzaju klap Junkersa), co znacznie poprawia skuteczność klap. Kadłub o przekroju prostokątnym ma przed płatem 2 miejsca obok siebie wyposażone w dwuster i dostępne po odsunięciu osłony. Trzecie miejsce mieści się za dźwigarem, a dostęp do niego zapewniają niewielkie boczne, oszklone drzwi. Usterzenie wysokości płytowe, wyposażone w klapkę dociążającą. Podwozie budowane jest w dwóch wersjach — dwu (B) — i trzykołowej (A), przy czym można szybko zmieniać jedną wersję na drugą, co jest rozwiązaniem unikalnym. Podwozie dwukołowe (z kołem tylnym) może być łatwo wyposażone w płozy, co jest ważne w śnieżnych warunkach Szwecji. (Uwaga: Rysunek przedstawia wersję dwukołową MFI—15B, zdjęcie — trzykołową MFI—15A).

Silnik tłokowy płaski wtryskowy Lycoming I0—360 A1B o mocy 200 KM. Śmigło o stałych obrotach Hartzell. 2 zbiorniki integralne w skrzydłach mieszczą 190 l paliwa. (J.S.)

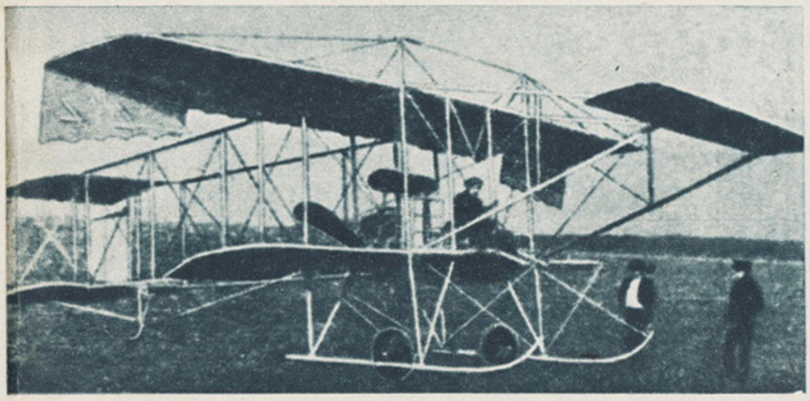
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,70 m, długość — 7,00 m, wysokość (A) — 2,60 m, wysokość (B) — 1,90 m, pow. nośna — 11,8 m².

Ciężary: Ciężar własny — 600 kg, ciężar całkowity (wersja użytkowa) — 900 do 950 kg, ciężar całkowity (wersja akrobacyjna) — 825 kg.

Osiągi: Prędkość dopuszczalna — 365 km/h, prędkość max. — 261 km/h, prędkość przelotowa — 231 km/h, prędkość przeciągnięcia — 91 km/h, wznoszenie — 6,9 m/s, czas wznoszenia na 2 000 m — 6 min., pułap — 6 200 m, czas trwania lotu — 4 h 45 min., start na 15 m — 240 m, lądowanie znad 15 m — 350 m.

FARMAN IV — AWIATA



W kwietniu 1909 r. — Francuz Henry Farman oblatał swój samolot Farman — III, na którym odniósł wiele sukcesów sportowych. W 1910 r. powstała ulepszona wersja tego samolotu oznaczona Farman — IV, zbudowana w liczbie kilkuset sztuk. Służyła jako samolot szkolny, sportowy i wojskowy. Farman — IV budowany był w wielu krajach z licencji oraz wiele samolotów było na nim wzorowanych.

W czerwcu 1910 r. powstało Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Awiata", mające za zadanie prowadzenie szkoły pilotów i warsztatów lotniczych. Jesienią 1910 r. przystąpiło ono do budowy hangarów i zabudowań fabrycznych na północno-wschodnim krańcu Pola Mokotowskiego. „Awiata" po zakupieniu licencji na samolot Farman — IV w niemieckiej firmie Aviatic uruchomiła jego produkcję w kwietniu 1911 r. Farman IV — Awiata został zmodyfikowany przez kierownika warsztatów inż. Michała Króla. M. in. rozpórki między zewnętrznymi częściami płatów zastąpiono linkami, przedłużono płozy podwozia i zastosowano silnik Argus o mocy 80 KM. Samoloty Farman-Awiata od października 1911 r. były dostarczane do Petersburga dla carskiej armii. Zbudowano 3 lub 4 sztuki. Na początku 1912 r. władze carskie zlikwidowały „Awiatę".

Farman-Awiata był dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji drewnianej, krytej płótnem. Silnik chłodzony wodą rzędowy Argus (80 KM) ze śmigłowcem pchającym.

DANE TECHNICZNE

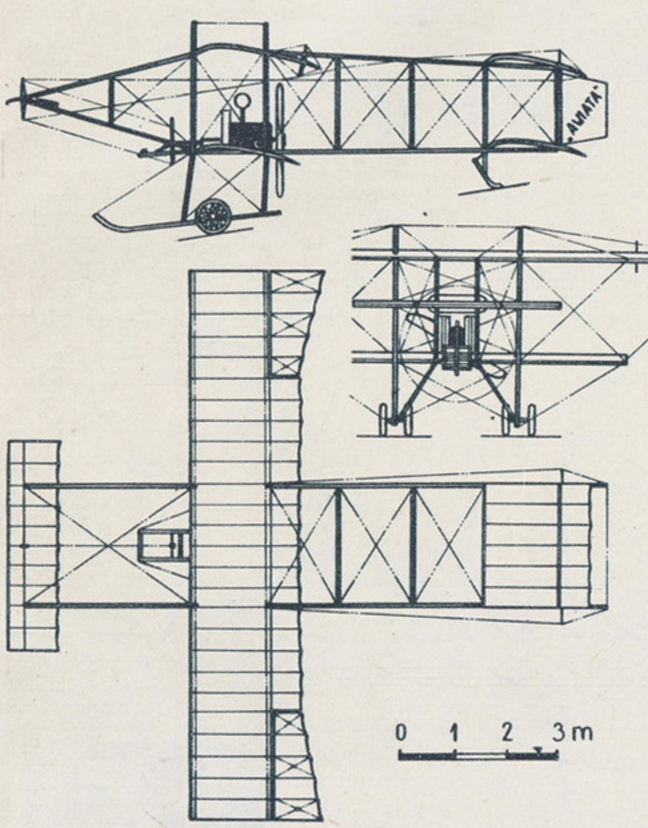
Wymiary: Rozpiętość — 10,5 m, długość — 11,5 m, wysokość — 4 m, pow. nośna — 36,5 m^2.

Ciężary: Ciężar własny -- 400 kg, ciężar użyteczny — 180 kg, ciężar całkowity — 580 kg.

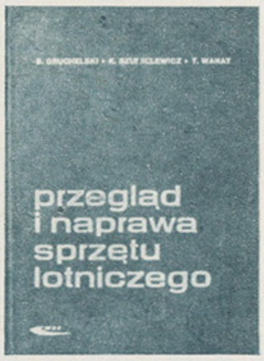
Osiągi: Prędkość max. — 70 km/h, prędkość przelotowa — 65 km/h, prędkość min. — 60 km/h.

Na zdjęciu: Farman-Awiata w Warszawie.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KSIĄŻKI LOTNICZE WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI



Do tej pory nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazało się wiele interesujących książek o tematyce lotniczej. Informujemy naszych Czytelników, że wszystkie tytuły WKiŁ można nabywać w księgarniach technicznych „Domu Książki", a w przypadku trudności przesłać zamówienie do Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.

Wacław Cheda i Michał Malski. TECHNICZNY PORADNIK LOTNICZY. TOM I – PŁATOWCE, cena 60 zł.

Tom I poradnika lotniczego zawiera podstawowe wiadomości teoretyczne z zakresu aerodynamiki i mechaniki lotu, budowy płatowca oraz z zakresu materiałów stosowanych w konstrukcjach samolotowych. W dalszych rozdziałach podano niezbędne, lecz bardziej uogólnione wiadomości z eksploatacji i naprawy samolotów. Zrozumienie omawianych zjawisk fizycznych oraz wzorów matematycznych umożliwiają wstępne rozdziały, w których przypomniano zasadnicze elementy arytmetyki, algebry i geometrii analitycznej, jak również pojęcia z mechaniki ogólnej i hydromechaniki. Ponadto poradnik zaopatrzony jest w tablice z danymi liczbowymi, które mogą się przydać w codziennej praktyce techniczno-lotniczej. Książka przeznaczona jest przede wszystkim dla mechaników i techników lotniczych pracujących w eksploatacji i w warsztatach naprawczych oraz dla pracowników przemysłu lotniczego interesujących się techniką lotniczą.

Wiesław Schier. MINIATUROWE LOTNICTWO. Część II. BUDOWA LATAJĄCYCH MODELI SAMOLOTÓW, SZYBOWCÓW I ŚMIGŁOWCÓW. Cena 50 zł.

Jest to praktyczny poradnik dla młodzieży i wszystkich miłośników lotnictwa, którzy własnymi siłami pragną budować modele latające. Ze spisu treści. Wiadomości podstawowe. Co wybrać, jak wykonać. Dokumentacja samolotu, rysunki modelu.. Zasadnicze rozwiązania konstrukcyjne. Miniaturowe samoloty w locie swobodnym. Modele na uwięzi. Zdalne kierowanie miniaturowych samolotów. Modele samolotów wielosilnikowych. Miniaturowe szybowce. Modele samolotów odrzutowych. Modele z napędem gumowym. Modele śmigłowców i wiatrakowców. Na wodzie i na śniegu. Konstruujemy sami. Opis modelu RWD-5 bis. Pomoce konstruktora. Istotnym elementem uzupełniającym treść książki są liczne dane samolotów historycznych oraz rysunki konstrukcyjne i plany wykonawcze w skali 1:1. Książka jest przeznaczona dla modelarzy indywidualnych i zrzeszonych w modelarniach lotniczych przy aeroklubach, szkołach itp.

Feliks Borodzik, Henryk Kamiński, Jan Krężałek ● LOTNICTWO GOSPODARCZE, cena zł 30.

W książce omówiono zagadnienia związane z zastosowaniem samolotu i śmigłowca w różnych dziedzinach gospodarki, a przede wszystkim książka poświęcona jest lotnictwu rolniczemu. Na początku autorzy podają krótką historię rozwoju lotnictwa gospodarczego na świecie, omawiają różne dziedziny gospodarki, w których celowe jest korzystanie z usług lotnictwa. Następnie analizują efekty ekonomiczne tych usług w ujęciu ogólnym oraz w konkretnych warunkach krajowych. Rozważania teoretyczne i ekonomiczne uzupełniają liczne przykłady liczbowe oraz nomogramy i wykresy. Oddzielne rozdziały poświęcone są omówieniu rodzajów środków chemicznych stosowanych w zabiegach agrotechnicznych i sposobów stosowania tych środków, jak również omówieniu rodzajów urządzeń agrolotniczych: krajowych i zagranicznych. Książka przeznaczona jest dla pracowników lotnictwa gospodarczego, kierowników gospodarstw rolnych i leśnych oraz dla słuchaczy średnich i wyższych szkół rolniczych.

Bogusław Gruchelski, Kazimierz Szumielewicz, Tadeusz Wanat ● PRZEGLĄD I NAPRAWA SPRZĘTU LOTNICZEGO, cena 65 zł.

W książce poruszono zagadnienia dotyczące obsługi technicznej sprzętu lotniczego. Po omówieniu ogólnych zasad eksploatacji samolotów, autorzy rozpatrują kolejno czynności związane z przeglądami okresowymi oraz naprawą zespołów płatowca, silników, a także wyposażenia hydraulicznego i pneumatycznego. Książka zawiera dużo cennego i przydatnego dla pracowników obsługi naziemnej materiału, ilustrowanego licznymi rysunkami oraz zestawieniami statystycznymi. Praca przeznaczona jest dla personelu naziemnego obsługującego samoloty komunikacyjne, sportowe i gospodarcze. Może również służyć jako literatura pomocnicza dla studentów wydziałów lotniczych politechniki.

M. N. Szulżenko, A. S. Mostowoj (Tłum. z jęz. rosyjskiego Adam Michalski) ● KONSTRUKCJA SAMOLOTÓW, cena 65 zł.

Zawiera podstawowe wiadomości z aerodynamiki i teorii wytrzymałości samolotów. Podaje podstawowe materiały stosowane w budowie samolotów, klasyfikację samolotów, klasyfikację konstrukcji zespołów samolotów i ich analizę porównawczą. Swoje rozważania autorzy oparli na najbardziej charakterystycznych rozwiązaniach konstrukcyjnych. — Książka przeznaczona jest dla średniego personelu technicznego biur projektowych i zakładów naprawczych sprzętu lotniczego, zaplecza technicznego LOT-u, jak również dla słuchaczy techników samochodowo-lotniczych.

Ponadto proponujemy:

J. Babiejczuk, J. Grzegorzewski ● LOTNICTWO KRAJU RAD, cena 30 zł.

W. Litwinowicz ● TRANSPORT LOTNICZY TOWARÓW, cena 38 zł.

J. Cetlin ● ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO, cena 22 zł.

Praca zbiorowa ● KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ, cena 50 zł.

A. Rachwał ● SEKRETY PRĘDKOŚCI SAMOLOTÓW, cena 40 złotych.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SZYBOWIEC Z WŁÓKNA WĘGLOWEGO

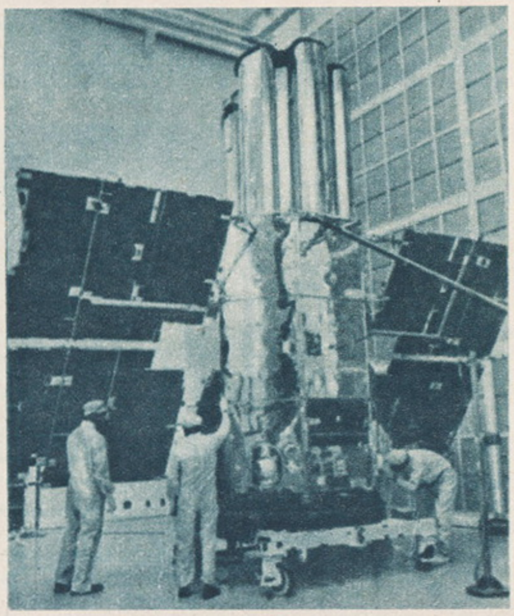
SB-10, to najnowszy szybowiec NRF, wykonany z nowego tworzywa sztucznego opartego na włóknie węglowym — lekkiego i wytrzymałego.

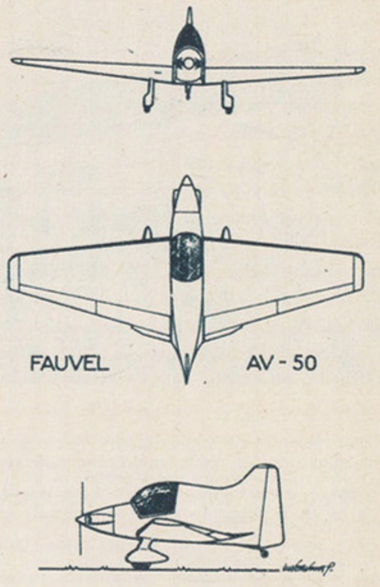
Rozpiętość — 29 m, ciężar całkowity — 570 kg. Doskonałość przewidywana — 54,1.

Zdjęcia i rysunki: „Air-Cosmos", „Aviasport", „Jugend-Technik", „Flug-Revue".

„COPERNICUS" CZYLI „KOPERNIK"

Na zdjęciu pokazane zostało amerykańskie pozaziemskie obserwatorium astronomiczne, nazwane OAO-C „Copernicus" dla uczczenia zbliżającej się 500 rocznicy urodzin wielkiego polskiego astronoma Mikołaja Kopernika. Obserwatorium wystartowało 21.VIII.1972 r. Masa — 2 200 kg. Wymiary — ośmiokąt o przekątnej 1 × 3 m (bez płyt baterii słonecznej). Koszt obserwatorium — 82 mln dol. (+ 13 mln dol. — rakieta nośna „Atlas — Centaur").





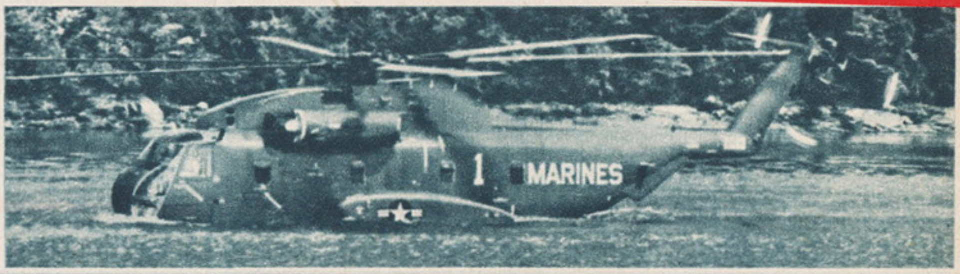
MOTOSZYBOWIEC

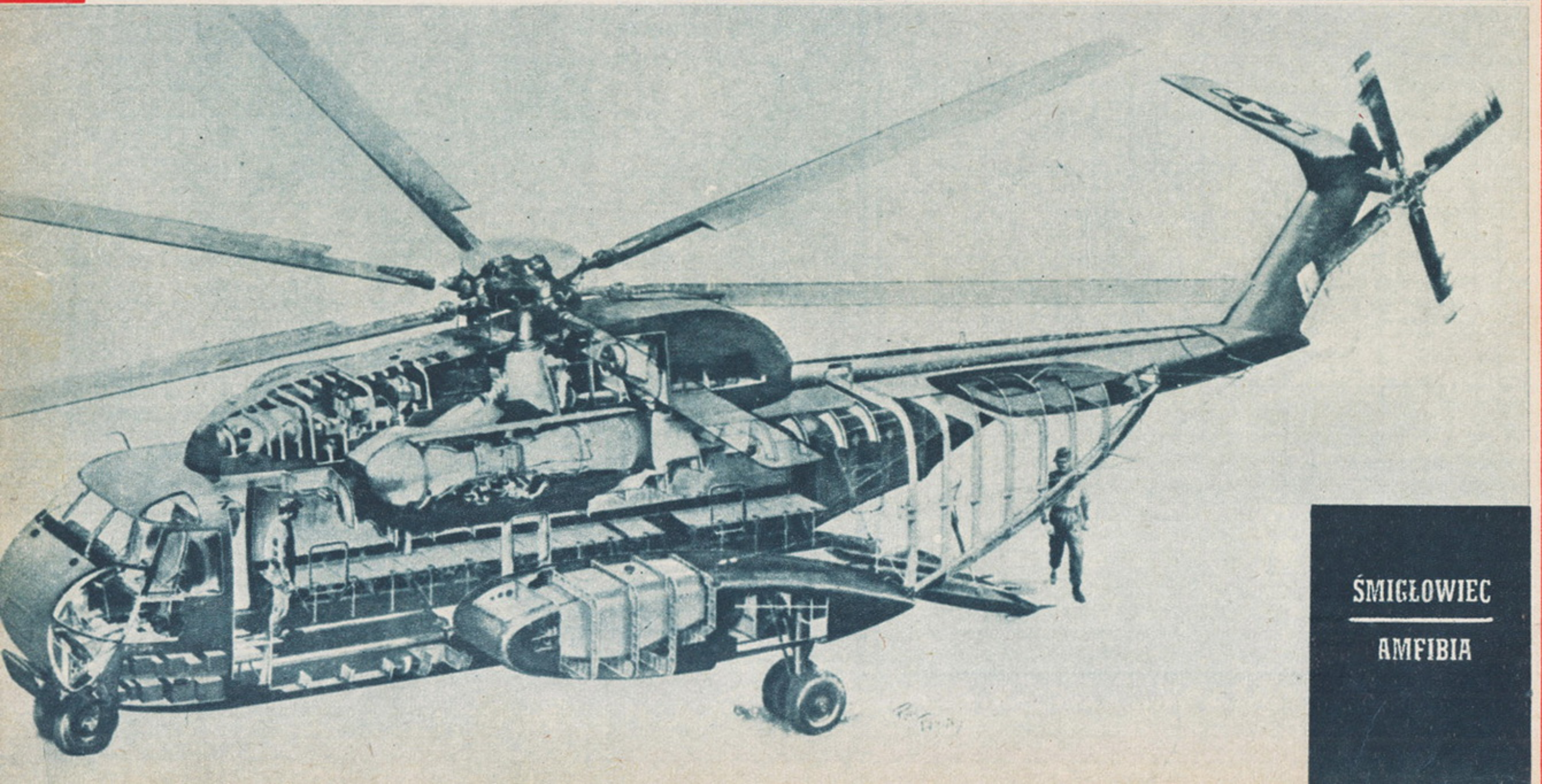
Znany francuski konstruktor bezogonowców Charles Fauvel opracował nową wersję 1-miejscowego motoszybowca AV-50 „Lutin". Ma on latać z silnikiem VW-1300 (40 KM) lub „Pygmée" (55 KM). Rozpiętość — 7,5 m, wydłużenie — 5,2, pow. nośna — 10,8 m². Ciężar całkowity — 300 do 330 kg. Prędkość max. — 190 do 215 km/h, wznoszenie — 3,6 do 5,5 m/s, czas trwania lotu 5 h, rozbieg — 70 do 100 m. Konstrukcja drewniana. AV-50 jest unowocześnioną wersją motoszybowca AV-10 sprzed 35 lat.

Przekrój perspektywiczny przedstawia śmigłowiec transportowy Sikorsky CH-53A (oznaczenie cywilne S-65A).

Średnica wirnika — 22,0 m, długość kadłuba — 20,5 m, wysokość — 7,63 m. Ciężar własny — 10436 kg, ciężar całkowity — 19051 kg, ciężar użyteczny max. — 8000 kg. Prędkość max. — 306 km/h, prędkość przelotowa — 278 km/h, pułap — 7000 m, pułap z 1 silnikiem — 3600 m, zasięg — 480 do 1300 km.

2 silniki turbinowe T-64 GE-7 o mocy 3230 (3435) KM każdy. CH-53A może również przewozić 38 do 64 żołnierzy lub 24 rannych na noszach i 4 lekarzy oraz działać z powierzchni wody. Wymiary kabiny ładunkowej — 9,15 × 2,29 × 1,98 m. Załoga — 2 osoby. W 1968 r. na śmigłowcu tym wykonano szereg pętli i beczek.





ŚMIGŁOWIEC AMFIBIA

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

WRZESIEŃ 1972

CZEKAMY NA LEPSZE WYNIKI W PRZYSZŁYM ROKU

TEGOROCZNE Spadochronowe Mistrzostwa Polski mamy już poza sobą. Znamy wyniki. O wnioskach na przyszłość wypływających z przebiegu mistrzostw napiszemy oddzielnie. Tuż po zakończeniu tej pięknej imprezy spadochronowej cisną się na usta słowa komentarza.

Uważamy, że wyniki uzyskane na mistrzostwach mają swoją podwójną wymowę. Od kilku lat bowiem obserwujemy zasadnicze zmiany w czołówce naszych najlepszych zawodników pod względem ich przynależności klubowej. W tej ścisłej grupie skoczków coraz liczniej plasują się sportowcy wojskowi. W tym roku ich hegemonia jest już tak duża, iż w pierwszej dwunastce zawodników znalazło się jedynie trzech sportowców z aeroklubów. Pozostali — to wojskowi. Kilka lat temu było odwrotnie. Dlaczego tak się dzieje? Otóż Wojskowe Kluby Sportowe otaczają swych skoczków wszechstronną opieką, przydzielają najlepszy sprzęt oraz umożliwiają systematyczny trening w okresie niemal całego roku kalendarzowego. Dość częste starty zagraniczne tych skoczków wpływają również dodatnio na ich poziom sportowy. Nieco inaczej przedstawia się sytuacja w lotnictwie sportowym, w którym nie brak wartościowych skoczków. Odczuwa się natomiast niedobór środków zapewniających pełny rozwój talentów spadochronowych. Po prostu zbyt mało w ostatnich latach inwestowaliśmy w sport spadochronowy.

O wynikach sportowych decyduje również sprzęt. Spadochrony, którymi dysponują skoczkowie, są dobre ale nie najlepsze. Istnieje więc pilna potrzeba zaopatrzenia członków kadry narodowej w najbardziej nowoczesny sprzęt. Podobny sprzęt winni otrzymać skoczkowie kadry juniorów, a więc ta grupa sportowców, która za kilka lat reprezentować będzie barwy Aeroklubu PRL na mistrzostwach świata.

Nie jest tajemnicą, że skoczkowie zagraniczni przynajmniej co dwa lata otrzymują doskonalszy sprzęt, który pozwala im na osiąganie lepszych wyników. Świadomość posiadania dobrego sprzętu jest jednym z ważnych elementów wpływających na dobre samopoczucie skoczka w czasie mistrzostw.

Sądzimy, że mistrzostwa Polski w Katowicach wykazały, iż nasi sportowcy osiągnęli już dobry poziom zawodniczy w skokach na celność lądowania. Uwidocznił się on szczególnie przy dobrych warunkach pogodowych. Tegoroczne mistrzostwa przejdą do historii jako najlepsze z dotychczasowych pod względem uzyskanych wyników absolutnych (0,00 m) w skokach na cel. Wyniki te zaliczyło bardzo wielu zawodników. Wszystkie one cieszą zarówno skoczków, instruktorów, organizatorów jak i działaczy sportu spadochronowego, dla których dobre oceny są w jakiejś mierze owocami ich inicjatywy, a często bezinteresownej pracy społecznej.

Niemniej, gdy mówimy o skokach na celność lądowania, nie sposób nam zwrócić uwagi na pewne niedociągnięcia w tej konkurencji. Występują one szczególnie przy gorszych warunkach pogodowych, a szczególnie przy zmiennych warunkach atmosferycznych. Wówczas obserwujemy u niektórych skoczków dużą nieporadność w sterowaniu spadochronem, która jest wynikiem zbyt małej jeszcze znajomości zalet i wad użytkowanego sprzętu, szczególnie w różnych sytuacjach pogodowych. A warunki atmosferyczne — jak wiadomo — nie zawsze na zawodach są dobre czy wręcz idealne.

Nieco inaczej przedstawia się sytuacja w akrobacji spadochronowej. Jest to bez wątpienia konkurencja trudna, wymagająca szybkiego refleksu, dużej koncentracji oraz pracy ciałem podczas wykonywania salt i spiral. Najwyżej oceniane są wiązanki prezentowane w jak najkrótszym czasie i dokładnie, a więc bez punktów karnych. Stąd też im bardziej skoczek jest sprawny fizycznie, tym lepiej wykona akrobację. W tej konkurencji liczą się już nie sekundy, a ułamki sekund.

Stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że tylko skoczkowie o wysokiej sprawności fizycznej, wykonujący codziennie określony układ ćwiczeń gimnastycznych, osiągają po pewnym czasie wysoki poziom w akrobacji spadochronowej. Dlatego też akrobację tę można z powodzeniem uważać za zwierciadło przygotowania fizycznego skoczka oraz jego sprawności w tej dziedzinie.

Uważamy, że poprzez analizę postępów czynionych w akrobacji przez skoczka na przestrzeni pewnego czasu można określić jego przydatność zawodniczą; po prostu czy nadaje się on do dalszego szkolenia i treningu, czy też nie. Od prawidłowej, na pewno nie łatwej, decyzji zależą losy wyczynowego sportowca spadochronowego. Sądzimy, że nie wolno kierować się tylko nadzieją, iż określony skoczek z biegiem czasu osiągnie wyższy poziom zawodniczy. Brak postępów u skoczka zarówno w skokach na cel jak i w akrobacji wyklucza go praktycznie z grona kadry narodowej i nie daje praw do reprezentowania barw Aeroklubu PRL.

Stwierdzamy obiektywnie, że poziom zawodniczy naszych skoczków uległ pewnej poprawie, ale ona — mimo wszystko jest niewielka. Wielu skoczków, na przykład, uzyskałoby lepsze wyniki w akrobacji, gdyby miało większe możliwości treningu i samego przygotowania się do mistrzostw Polski. I tutaj pole do działania otwiera się przed zarządami aeroklubów i działaczami spadochronowymi.

W tegorocznych mistrzostwach Polski zabrakło naszego najlepszego zawodnika Edwarda Ligockiego, który tym razem uczestniczył w tej wielkiej imprezie jako członek komisji sędziowskiej. Stopniowo, jak sam twierdzi, pragnie wycofać się z czynnego życia zawodniczego i poświęcić pracy trenerskiej.

Gospodarzem XVI Spadochronowych Mistrzostw Polski był zarówno Aeroklub Śląski jak i Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Rudzie Śląskiej. Organizatorzy wywiązali się znakomicie z nałożonych nań obowiązków. Ku zadowoleniu uczestników zawodów, mistrzostwa Polski przebiegały sprawnie i uzyskały wysoką ocenę sportowców. Nie sposób wymienić tych wszystkich, którzy przyczynili się do wysokiego poziomu organizacyjnego mistrzostw. Zasługa to w dużej mierze prezesa Aeroklubu Śląskiego mgra Sławomira Kwiatkowskiego i jego zespołu, który podjął się trudnego zadania i zrealizował je w sposób godny naśladowania.

TADEUSZ MALINOWSKI

IX SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW

W dniach od 28.VII. do 4.VIII. br. rozegrano pod patronatem Zarządu Wojewódzkiego ZMS w Bydgoszczy IX Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Zawody zgromadziły 50 zawodników, w tym 7 kobiet, z 23 aeroklubów.

Przeprowadzono 3 konkurencje: indywidualnie — celności i akrobację: drużynowo — celność oraz dodatkową — skoki o puchar redakcji „Dziennika Wieczornego" w Bydgoszczy.

Wyniki poszczególnych konkurencji:

konkurencja I — celność lądowania (4 skoki) — 1. Tadeusz Godzisz (Krosno) — 2,02 pkt., 2. Jarosław Kasprzycki (Kielce) — 2,09 pkt., 3. Józef Makowski (Toruń) — 2,52 pkt.;

konkurencja II — akrobacja (3 skoki) — 1. Józef Makowski (Toruń) — 10,23 pkt., 2. Jan Michalski (Gdańsk) — 10,30 pkt., 3. Grzegorz Lisiewicz (Łódź) — 10,36 pkt.;

konkurencja III — celność drużynowa (2 skoki — 3-osobowe drużyny) — 1. Bydgoszcz (W. Szafrański, J. Świtała, R. Goleniewicz) — 13,94 pkt., 2. Kielce (J. Kasprzycki, Wł. Rzędowski, J. Rabikowski) — 20,65 pkt., 3. Olsztyn (T. Gryckiewicz, St. Oleksiuk, I. Oleksiewicz) — 28,02 pkt.

Konkurencja dodatkowa o puchar redakcji „Dziennika Wieczornego" w Bydgoszczy. Puchar zdobył Grzegorz Lisiewicz (Łódź) — 0,78 pkt. (2 skoki). 2—3 miejsca zajęli Wiesław Szafrański (Bydgoszcz) i Henryk Lubina (Katowice) — 0,81 pkt.

W wyniku rozegranych konkurencji (celność i akrobacja) tytuł Spadochronowego Mistrza Polski Juniorów na 1972 rok zdobył **Józef Makowski** (Toruń) — 12,75 pkt., drugie miejsce zajął Wiesław Szafrański (Bydgoszcz) — 15,43 pkt., a trzecie — Edward Wierzbowski (Gdańsk) — 17,57 pkt.

Zawody charakteryzowały się prawdziwie sportową atmosferą i zaciętą walką o wyniki. W okresie trwania mistrzostw nie wpłynął do komisji ani jeden protest.

Tegoroczne zawody awansowały trzech aktualnie najlepszych juniorów: J. Makowskiego (Toruń), W. Szafrańskiego (Bydgoszcz) i E. Wierzbowskiego (Gdańsk) do startu w przyszłorocznych Mistrzostwach Polski Seniorów.

Do miłych akcentów, które towarzyszyły zawodom, należy zaliczyć 1500 skok ze spadochronem społecznego instruktora spadochronowego Aeroklubu Bydgoskiego, Andrzeja Kowalskiego. Andrzej Kowalski wykonał swój skok w ubiorze kominiarza jako symbolu szczęścia, które sprzyjało mu przy skokach ze spadochronem.

Warto nadmienić, że w dni nielotne zawodnicy korzystali z wszystkich przyjemności ośrodka wypoczynkowego nad jeziorem w Chmielnikach koło Bydgoszczy. Były tam kajaki, rowery wodne, a nawet udostępnione specjalnie dla spadochroniarzy narty wodne. A właśnie narty wodne dały najwięcej zadowolenia i radości.

Trzeba bezstronnie przyznać, że niektórzy skoczkowie nie gorzej niż ze spadochronami radzili sobie na nartach. Do najlepszych sportowców na nartach wodnych należeli m. in. Małgorzata Trepka (Kraków), Zdzisław Matuszewski (Częstochowa) i Andrzej Kaniowski (Bydgoszcz).

CZESŁAW ROBAK

„BŁĘKITNA WSTĘGA ODRY" PO RAZ SZÓSTY

MIĘDZYNARODOWE zawody spadochronowe o „Błękitną Wstęgę Odry" mają już sześcioletnią tradycję. Są one nie tylko jedną z dorocznych, najważniejszych imprez sportowych w stolicy Dolnego Śląska, ale stały się również imprezą znaną w Europie i najważniejszą imprezą spadochronową o charakterze międzynarodowym w Polsce. Są one jednocześnie doskonałym świadectwem popularności sportu spadochronowego we Wrocławiu, który jest w ostatnich latach najsilniejszym ośrodkiem spadochronowym w kraju.

Nic dziwnego: wrocławska Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego jako jedyna w Polsce posiada specjalizację spadochronową — istnieje przy niej Zakład Spadochroniarstwa (kierowany przez znanego sportowca lotniczego dra Stanisława Maksymowicza), który wywiera korzystny wpływ na rozwój tej dyscypliny sportu tak we Wrocławiu, jak i w całym kraju. Rośnie bowiem kadra przyszłych fachowców, trenerów i miłośników skoków. Pogłębia się więź nauki z praktyką, gdyż wielu skoczków ma okazję podbudować swoje sportowe doświadczenia teorią.

Warto — przy okazji — odnotować tu ciekawostkę: „Błękitna Wstęga Odry" jest jedną z nielicznych na świecie imprez tego typu, bowiem charakteryzuje się tym, że zawodnicy wykonują skoki na stadion, a więc w rejonie częściowo zabudowanym. Dzięki temu popisy spadochroniarzy mogą oglądać dziesiątki tysięcy widzów.

W dniach od 21 do 25 lipca br. odbyły się we Wrocławiu szóste z kolei międzynarodowe zawody spadochronowe o „Błękitną Wstęgę Odry". Zanim jednak przejdziemy do ich zrelacjonowania, przypomnijmy — króciutko — wyniki pięciu dotychczas rozegranych zawodów.

W roku 1967 — oprócz czołówki polskich spadochroniarzy wzięli również udział w imprezie goście z CSRS, Węgier i ZSRR. Wśród kobiet zwyciężyła Węgierka — Erssibet Stanek, wśród mężczyzn — Edward Ligocki (z drużyny Wrocławia I). W klasyfikacji zespołowej zwyciężyła ekipa Wrocławia I przed, Warszawą i Wrocławiem II.

W roku 1968 — do rywalizacji przystąpiły ekipy Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, NRD, Węgier oraz aeroklubów: Jeleniogórskiego, Łódzkiego, Warszawskiego i Wrocławskiego. Najlepszą zawodniczką okazała się Krystyna Ligocka (Wrocław I), zawodnikiem — Władysław Koźmiński (Wrocław II). Wyniki zespołowe: 1 — Wrocław I, 2 — Wrocław II, 3 — ekipa czechosłowacka.

Rok 1969 — to spotkanie skoczków polskich z Jeleniej Góry, Łodzi, Warszawy, Wrocławia i Zielonej Góry ze skoczkami z Austrii, Francji, NRD i Węgier. Najlepsza zawodniczka — Danuta Żurniewicz (Zielona Góra), najlepszy zawodnik — Stanisław Kuźniar (Wrocław I). Najlepszy zespół — z Dijon (Francja), przed Wrocławiem I i Budapesztem.

W roku 1970 — „Błękitna Wstęga Odry" była dla wielu skoczków generalnym sprawdzianem umiejętności i formy przed mistrzostwami świata w Jugosławii. Przybyli do Wrocławia spadochroniarze z Czechosłowacji, Francji, Szwajcarii, Węgier — i czołówka krajowa. Wśród kobiet — zwyciężyła Janina Zwierzchowska (Wrocław I), wśród mężczyzn — Edward Ligocki (Wrocław I). W klasyfikacji zespołowej zwycięstwo odniosła ekipa Chalon I (Francja), przed Wrocławiem I i Chalon II (Francja).

Rok 1971 — to potrójny sukces Wrocławia. Do zawodów, prócz ekip krajowych, przystąpili skoczkowie z Austrii, Francji, NRD i Węgier. Wśród kobiet — zwycięstwo odniosła Anna Kwaśnik (Wrocław II), wśród, mężczyzn — Marian Zapart (Wrocław I). Najlepszym zespołem okazał się Wrocław I, przed Warszawą i Wrocławiem II.

Tyle — historii.

Na starcie tegorocznych zawodów o „Błękitną Wstęgę Odry" stanęli zawodnicy polscy z aeroklubów: Jeleniogórskiego, Łódzkiego, Warszawskiego, Wrocławskiego i Ziemi Lubuskiej oraz ekipy z Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, NRD, Szwajcarii, Węgier i ekipa Północnej Grupy Armii Radzieckiej. Najliczniej reprezentowany był Wrocław, który wystawił trzy ekipy.

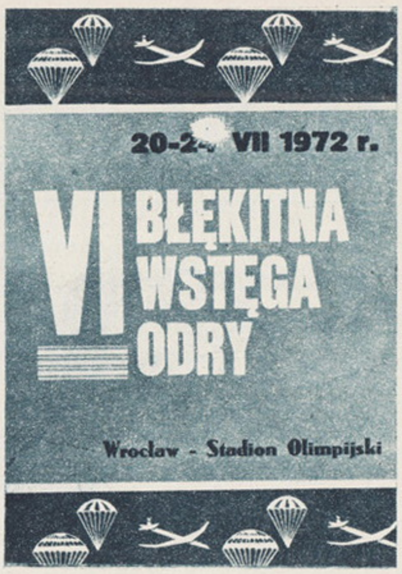
W skład ekipy Wrocławia I (Aeroklubu Wrocławskiego) wchodzili: Eugeniusz Szumiejko, Anna Kwaśnik i Marian Zapart. Ekipa Wrocławia II (WKS „Śląsk") składała się z Henryka Zielińskiego, Krystyny Ligockiej i Wojciecha Soleżyńskiego. Skład ekipy Wrocławia III (Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego) przedstawiał się następująco: Ryszard Wiśniewski, Grażyna Olbrycht i Janusz Talarczyk.

Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła **Anna Kwaśnik** — 4,85 pkt., przed Tanią Schneider (Drezno — NRD) — 9,49 pkt, Krystyną Bednarz (Aeroklub Łódzki) — 18,63 pkt, Kvetą Pavlouskovą (Brno — CSRS) — 21,12 pkt, Aleksandrą Drabikowską (Aeroklub Ziemi Lubuskiej) — 21,27 pkt.

W dwóch rozgrywanych konkurencjach wzięło ogółem udział 16 zawodniczek, w tym 7 polskich i 9 zagranicznych.

Wśród mężczyzn — pierwsze miejsce zdobył **Wojciech Soleżyński** — 2,91 pkt, przed Grzegorzem Lisiewiczem (Aeroklub Łódzki) — 3,12 pkt, Marcinem Jaxa-Rożenem (Aeroklub Jeleniogórski) — 3,76 pkt, Stefanem Kaczmarkiem (Chalon II — Francja) — 4,33 pkt, Eugeniuszem Szumiejką — 4,53 pkt.

W dwóch konkurencjach wzięło ogółem udział 35 zawodników, w tym 16 polskich i 19 zagranicznych.



Klasyfikacja zespołowa zawodów przedstawiała się następująco: 1 — **Wrocław I** (29,81 pkt), 2 — Wrocław II (51,72 pkt), 3 — Chalon II — Francja (54,27 pkt), 4 — Łódź (57,49 pkt), 5 — Jelenia Góra (70,85 pkt), 6 — Wrocław III (73,45 pkt), 7 — Chalon I — Francja (80,28 pkt), 8 — Brno — CSRS (85,70 pkt), 9 — Drezno — NRD (103,32 pkt), 10 — Półn. Grupa Armii Radzieckiej (104,01 pkt), 11 — Warszawa (107,22 pkt), 12 — Budapeszt — Węgry (123,60 pkt), 13 — Warna — Bułgaria (124,30 pkt), 14 — Genewa — Szwajcaria (147,53 pkt), 15 — Zielona Góra (151,73 pkt), 16 — Wrocław IV (151,86 pkt), Graz — Austria (159,16 pkt).

Impreza otrzymała bogatą oprawę propagandową. Na czele komisji propagandy stał Ryszard Skała, redaktor naczelny „Wieczoru Wrocławia". Redakcja ta od początku związana jest z zawodami „O Błękitną Wstęgę Odry", będąc jednym z organizatorów imprezy.

25 lipca, w Sali Rycerskiej Ratusza, odbyło się uroczyste zakończenie zawodów oraz wręczenie „Błękitnej Wstęgi Odry", pucharów i upominków.

„Błękitna Wstęga Odry" pozostała w stolicy Dolnego Śląska, zdobyta przez zwycięski zespół Wrocławia I.

Pod czaszą spadochronu.

KRONIKA

WROCŁAW

ŚWIĘTO Odrodzenia Polski członkowie Aeroklubu Wrocławskiego powitali bardzo dobrymi wynikami w szkoleniu podstawowym oraz dużą aktywnością zawodniczą we wszystkich sekcjach. Do 21 lipca br. działalność poszczególnych sekcji przedstawia się następująco:

Sekcja Szybowcowa: Szkolenie grupy podstawowej prowadzi instr. Wiesław Matusewicz, grupą wyczynową natomiast zajmuje się instr. Achil Rudnik. 23 uczniów-pilotów uzyskało kategorię B, następnie 9 z nich ukończyło kurs holu. Wykonano 27 lotów warunkowych do srebrnej odznaki szybowcowej. Srebrną odznakę uzyskało 6 pilotów. Przeleciano łącznie 17 880 km, z tego 10 832 km po trasach zamkniętych. W Zawodach Całorocznych o memoriał Ryszarda Bitnera uzyskano 119 574 pkt. Na szybowcach wylatano 1 500 godz. 22 min., w tym za wyciągarką 227 godz. Oprócz tego sekcja WSWF wylatała 109 godz. 06 min., w tym za wyciągarką 5 godz. 29 min. Cieszy mała ilość resursu samolotowego zużytego na potrzeby sekcji szybowcowej — 142 godz. 10 min. (WSWF 17 godz. 27 min.). Stwarza to dobre perspektywy na dalszą część sezonu. Piloci szybowcowi A. Wr. startowali we wszystkich rozegranych zawodach ogólnopolskich, w tym w mistrzostwach Polski — 3 pilotów, w VII KZS — 2 pilotów oraz w zawodach jeżowskich — 3 pilotów. Najlepszy wynik, 3 miejsce w mistrzostwach Polski, uzyskał Stanisław Witek.

W dniach 29 kwietnia — 6 maja rozegrano IX Szybowcowe Mistrzostwa Wrocławia. Startowało 15 pilotów. Rozegrano 3 konkurencje: trójkąt 130 km, docel—powrót 101 km oraz trójkąt 129 km. Kolejność czołowych pilotów: 1. Jerzy Musiał, 2. Marek Moszczyński, 3. Ryszard Pałczyński. W zawodach na celność lądowania, rozegranych z okazji Dni Wrocławskich Skrzydeł, zwyciężył Leszek Haber z pasażerem Z. Zwierzańskim. W III Zawodach Szybowcowych Okręgu I (aerokluby: Jeleniogórski, Zagłębia Miedziowego, Opolski i Wrocławski), rozegranych w Lubinie w dniach od 25 czerwca do 7 lipca, startowało 12 pilotów wrocławskich. Warto nadmienić, że były to chyba rekordowe zawody w Polsce pod względem ilości startujących, gdyż brało w nich udział 42 pilotów. Wśród siedmiu premiowanych startem w VIII KZS pilotów jest trzech wrocławian: Franciszek Ragankiewicz, Bogdan Tomicki i niżej podpisany.

Sekcja samolotowa. Piloci sekcji samolotowej pod okiem instr. instr. Stefana Różyckiego i Witolda Świadka wylatali ok. 285 godz. na potrzeby tej sekcji. Uzyskano łącznie 59 uprawnień, w tym 30 dla pilotów poniżej 30 lat. Do licencji szkoli się 11 uczniów. Sekcja WSWF wylatała około 50 godz. Piloci brali udział w Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych (2 załogi) oraz w X Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów (3 załogi), w tym — Waldemar Gross okazał się najlepszym pilotem. Rozegrano również VI Samolotowe Mistrzostwa Wrocławia „z pasażerami na gapę", w których brało udział 12 załóg. Rozegrano 3 konkurencje nawigacyjne. Zwyciężyli (wymienieni w kolejności: pilot, nawigator, pasażer) Jan Kuśnierz, Janusz Gan, Sierosławska. Wydatnej pomocy finansowej udzielił tu Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej.

Sekcja Spadochronowa. Prowadzącego sekcję spadochronową instr. mgr Jerzego Adamskiego najbardziej cieszy 13-osobowa grupa młodych skoczków, szkolonych w ramach II klasy (wśród nich jest 6 dziewcząt). Dotychczas wykonali oni po około 50 skoków i rokują duże nadzieje na przyszłość. W ogóle w Aer. Wr. skacze aż 16 kobiet. W kadrze narodowej na pięć miejsc — cztery spadochroniarki to wrocławianki. W zawodach zimowych w Jeleniej Górze skoczkowie A. Wr. zajęli I miejsce w wieloboju, a w zawodach o Puchar Zatoki Gdańskiej — II miejsce drużynowo. Zawody spadochronowe z okazji Dni Wrocławskich Skrzydeł wygrał Ryszard Kopiejczuk. Wykonano łącznie około 500 skoków.

Ocena dotychczasowej działalności wymienionych sekcji wypada pomyślnie. Są jednak problemy przysparzające działaczom i pilotom A. Wr. poważnych trosk. Aktualnie niekorzystna jest sytuacja sprzętowa.

STANISŁAW BŁASIAK

Od redakcji: Zgodnie z życzeniem Autora honorarium za tę publikację przekazujemy na odbudowę Zamku Królewskiego w Warszawie.

„Wilga” na trasie rajdu. Zdjęcie: B. Koszewski

ABY XI RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW BYŁ LEPSZY

OD zakończenia dziesiątego, jubileuszowego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów upłynęły już prawie cztery miesiące. Do rajdu następnego, rozpoczynającego drugą dziesiątkę tej ciekawej imprezy lotniczej, mamy jeszcze około siedmiu miesięcy. Czy nie za wcześnie więc, aby już teraz snuć rozważania na temat tak odległego w czasie, zdawałoby się, przedsięwzięcia?

Sądzę, że nie.

Opierając się bowiem na doświadczeniach ostatnio przeprowadzonej imprezy, nie gubiąc też z oczu doświadczeń uzyskanych podczas poprzednich rajdów można **już dziś** spokojnie przystąpić do opracowywania koncepcji „jedenastego“. Po to, aby — uniknąć potknięć i „przegięć“, zaobserwowanych w czasie tegorocznej batalii lotniczo-dziennikarskiej, aby najbliższy rajd już zdecydowanie otrząsnął się z kilku co najmniej niedorzeczności, hamujących jego rozwój i stanowiących nieustanny temat do narzekań, szczególnie ze strony dziennikarzy.

Zastanówmy się najpierw, czy X Rajd zasłużył sobie na to, aby mówiono o nim, że czymś się od poprzednich pozytywnie wyróżnił. Chyba nie omylę się, gdy odpowiem na to pytanie twierdząco. Tak, mimo wszystkich jego mankamentów.

Przede wszystkim przyjęciem na pokłady rajdowych samolotów „tych trzecich”, czyli przodowników pracy z zakładów lotniczych. Było to kompletne novum. Przyznaję, iż sam przed rajdem wykrzywiałem się brzydko ukradkiem, wietrząc w planowanym przyjęciu do kabin sublokatorów horrendalne przekroczenie utartych od lat rajdowych kanonów. Przyznaję teraz, że pociągnięcie to było nie tylko trafne, ale przyniosło w swym rezultacie wiele pożytku nie tylko przodownikom, zachwyconym pierwszym częstokroć kontaktem z prawdziwym lataniem, ale i samym załogom, którym pasażerowie ci w znacznie większej mierze świadczyli cenną pomoc w rozgrywaniu konkurencji, niż... przeszkadzali.

Co tu mówić: było nam, tzn. pilotom i dziennikarzom, bardzo miło w towarzystwie tych sympatycznych z reguły, „rwących się” do latania robotników, techników, mistrzów, inżynierów. Koszt przewozu przodowników z etapu na etap — żaden (miejsca w „Wildze” dużo), a korzyści — wiele, przede wszystkim w postaci bezpośredniego, bardzo konkretnego udostępnienia olbrzymiej gamy lotniczych przeżyć i doznań ludziom, którzy pracując przy produkcji lotniczego sprzętu, przeważnie z zażenowaniem i po cichu mówili załogom: „Ja nigdy jeszcze nie latałem“.

Ile to było niekłamanej radości, ile opowiadań i wspomnień, ile podziękowań i serdecznych uścisków dłoni po zakończeniu każdej konkurencji! Blisko dwustu najlepszym, najbardziej zasłużonym pracownikom naszego przemysłu lotniczego X Rajd dał poznać urok latania, i to jakiego. To dobra, mądrze pomyślana robota propagandowa.

Czym jeszcze X Rajd wyróżnił się?

Lataliśmy na monotypie. Tylko na „Wilgach”. Wszyscy (nie licząc Czechosłowaków, którzy raczej niefortunnie wybrali „Moravę“) mieli wreszcie równe szanse. A to — znaczy wiele. Uniknięto chociażby niepotrzebnych, handicapowych przeliczeń trujących życie komisji sędziowskiej, bynajmniej nie powodujących pożądanego zrównania szans „Wilg”, „Biesów”, „Gawronów”, Jaków-18 i innych jeszcze maszyn.

Udowodniliśmy, że — o dziwo — na posiadanym aktualnie nie dorównującym przecież swym standardem czołowym maszynom zagranicznym sprzęcie, latamy bardzo dobrze. Tak dobrze, skutecznie, że nasi mili goście zza granicy, rutynowani piloci, ani przez moment nie byli nam w stanie czymkolwiek poważnie zagrozić. W zakresie umiejętności pilotażowych i nawigacyjnych oczywiście, gdyż jak wiadomo — w większości sprzęt mieli ten sam.

Czyż nie jest to wskazówka dla władz APRL, że... podobnie miłą (dla nas) niespodziankę nasi piloci rajdowo-nawigacyjni mogą zrobić także na obcym terenie? Biorąc, rzecz jasna, konkretny udział w konkretnych zawodach, bo... korespondencyjnie tych rzeczy załatwić się nie da. Jestem przekonany, że po laniu, jakie w Salon de Provence dostali akrobaci, rajdowcy **są w stanie** udowodnić wysoki europejski poziom swych umiejętności i wyremontować nasz honor w opinii międzynarodowej.

Może echo porażki, jaką ponieśliśmy we Francji, powie wreszcie prawdę: **nie akrobaci, lecz rajdowcy** muszą teraz reprezentować polski sport samolotowy na wielkich, europejskich imprezach lotniczych. Sprzęt — mamy. Ludzi — też, i to jakich. A akrobaci — niech się wzmocnią, jeszcze odmłodzą i przesiądą na lepszy sprzęt.

Jak widać, sprawy rajdu leżą na tej samej płaszczyźnie co sprawa sytuacji polskiego sportu samolotowego w ogóle, a już naszego uczestnictwa w imprezach zagranicznych w szczególności. Tym bardziej, że X Rajd udowodnił, iż do głosu w dziedzinie latania rajdowego zdecydowanie doszli u nas wybitnie zdolni, bojowi **piloci młodego pokolenia.** To oni (jak np. Baran), przemieszani ze starszymi, doświadczonymi wygami (jak np. Gross), potrafią zastrzyknąć trochę świeżej krwi do monotonii nazwisk w wykazach zwycięzców takich czy innych zawodów za granicą.

Czas to wreszcie zrozumieć.

Jeszcze jakie plusy?

Bez wątpienia — energiczna działalność biura prasowego. Ale o tym już pisaliśmy, więc nie będziemy się powtarzać.

Są więc, jak widzimy, niebagatelne pozytywy.

Żeby jednak XI Rajd był jeszcze lepszy, wytknijmy to i owo z negatywów ostatniej (i nie tylko tej) imprezy. Błędów należy bowiem unikać.

Sprawą pierwszą i najpoważniejszą jest tu, moim zdaniem, konkurs dziennikarski. Absurdem byłoby powtórzenie tego co widzieliśmy w niezmienionej formie na ostatnich rajdach, z X włącznie, tzn. tak zwane pakowanie „do jednego worka” prac pisanych przez dziennikarzy gazet i periodyków razem z pracami dziennikarzy radiowych i telewizyjnych. Ba, byłbym zapomniał: niefortunny regulamin dopuszczał jeszcze do tego „zgromadzenia” — fotoreportaże.

Wyjście jest: albo podzielić prace na osobne kategorie i w ich zakresie dokonywać klasyfikacji, albo żądać od wszystkich — prac pisanych. Czyżby nie wierzono, że dziennikarze z radia i telewizji potrafią pisać? Zaprzeczeniem tego są, choćby, bardzo dobre reportaże pisane red. red. Chwałczyka czy Szofa, zaprzysięgłych przecież radiowców. Przykładów można by dać więcej.

Sprawa druga — to celowość zreformowania jury konkursu dziennikarskiego. Chodzi o to, że wywołuje dyskusje zapraszanie do jury przedstawicieli redakcji, których pracownicy lecą w rajdzie jako zawodnicy. O konieczności rozwiązania tej sprawy mówi się już w kuluarach rajdowych od paru lat.

Teraz coś nie coś o mecenasach rajdów. Ostatnio było nim Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta“. To fakt, że dzięki potężnym subsydiom „Delty” — X Rajd nie kulał pod względem finansowym. Był to rajd — bogacz, rajd — wielki posiadacz, w porównaniu z poprzednimi chudzinami.

Czy jednak ów dostatek X Rajdu załatwił za jednym zamachem inne rajdowe sprawy? Czy szczodre dotacje możnego patrona przyczyniły się np. do pogłębienia i rozszerzenia tematyki konkursowych prac dziennikarskich? Niestety, nie. Nie ma tu, oczywiście, winy „Delty”. Tak, rozumiemy, być musiało, że pisano wyłącznie pod kątem widzenia przemysłu lotniczego. Wymagała tego i aktualna sytuacja gospodarcza, i lojalność wobec Zjednoczenia, i inne jeszcze względy.

Na przyszłość jednak należy unikać monotematyczności. Jest ona ciężko strawna, tak dla czytelników prasy i słuchaczy PR oraz widzów TV, jak i dla samych redakcji. Poza tym — wolę, aby rajd przypominał młodą, piękną (choć nawet biedną) dziewczynę, niż leciwą, bogato obwieszoną kosztownościami jejmość.

Ściśle z tym, co wyżej napisałem, wiąże się wybór trasy rajdu. Hej, gdzie te czasy, kiedy człowiek na jednym rajdzie widział (i potem o tym pisał) zabytkowe miasta, obiekty przemysłu, partyzanckie mateczniki, morze wraz z portami, góry wraz z lasami, pegeery wraz z krowami... Łza się w oku kręci. Cóż to było za bogactwo tematów! Dziś to dopiero w całej pełni widać.

Dlatego też już teraz apeluję, aby — bez względu na przewodnie hasło XI Rajdu, a będzie ono niewątpliwie łączyło się z 30-leciem ludowego Wojska Polskiego — trasę imprezy tak dobrano, żeby pobiegła ona z większym rozmachem. Żeby była bardziej urozmaicona. Dominanta spraw wojskowych, sądzę, nie będzie tu przeszkodą. Codziennie przecież widzimy w TV, słyszymy w PR i czytamy w gazetach, jak wspaniale nasze wojsko zintegrowane jest ze społeczeństwem, jak jego pomoc nieodzowna jest dla rolnictwa i przemysłu, jak buduje mosty, stawia kominy, pomaga w żniwach, remontach maszyn, jak obecne jest dosłownie wszędzie. A więc — nie ma problemu, nie ma widma monotonii.

I jeszcze — o konkurencjach lotniczych. Tak, porządnie już się zestarzały. Regularność lotu, znaki, obiekty, celność lądowania. Od wielu, wielu już lat. A można przecież wymyślić wiele rzeczy nowych. Ja już wiem co, ale nie powiem, gdyż nie chcę ubiegać kompetentniejszych ode mnie osób z APRL.

Kończąc, nie mogę się oprzeć chęci zaapelowania do kolegów — dziennikarzy: na XI Rajdzie piszcie bardziej z humorem. Ostatnio przeczytałem w czasopiśmie „Sport und Technik“ z NRD artykuł red. Ulricha Bergera, zatytułowany „Jak o mały włos nie zwyciężyliśmy w X Rajdzie“ (zajęli 3 miejsce... od tyłu). Uśmiałem się serdecznie. Piszmy więc, wzorując się na niedoścignionym krajowym wzorze Andrzeju Waligórskim i zgryźliwcu Jerzym Iwaszkiewiczu, weselej.

Czego Wam, konfratrzy **(i sobie!)** życzy

Wasz

JERZY ZARĘBSKI

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

ANDRZEJ PENDZIACH

W polskim lotnictwie wojskowym od 1925 r. (Kraków, Bydgoszcz, Lida) — porucznik pilot rezerwy. Do 1939 r. społeczny działacz lotnictwa sportowego na terenie Zagłębia Dąbrowskiego. Po wyzwoleniu jeden z pierwszych organizatorów Ligi Lotniczej na terenie województwa śląsko-dąbrowskiego. Długoletni wiceprezes Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Katowicach. Ceniony organizator masowych imprez o charakterze propagandowym — pokazów lotniczych, zawodów modeli latających, wystaw i prelekcji. Przyczynił się do zorganizowania wielu modelarni lotniczych i wyszkolenia szeregu młodych ludzi dla naszego lotnictwa. Aktywny członek Zarządu Klubu Seniorów Lotnictwa od chwili zorganizowania go na terenie Katowic, a od początku 1971 r. jego przewodniczący.

WALDEMAR RUSZKIEWICZ

Wieloletni społeczny działacz lotniczy na terenie miasta Sosnowca i okolicy. W okresie powojennym działał aktywnie w Ośrodku Szkolnym Szybownictwa Sosnowiec-Grodziec, był wiceprezesem Zarządu Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Sosnowcu, współorganizatorem budowy wieży spadochronowej i toru modelarskiego w Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu. Inicjator wielu pomysłowych lotniczych akcji propagandowych wśród społeczeństwa Zagłębia Dąbrowskiego. Aktualnie czynny członek Koła Lotniczego Aeroklubu Śląskiego w Sosnowcu i Klubu Seniorów Lotnictwa w Katowicach. Wyróżniony za działalność społeczną i zawodową wysokimi odznaczeniami państwowymi i organizacyjnymi.

STANISŁAW GRZYWA

Od najmłodszych lat związany z lotnictwem. W 1927 roku uzyskał dyplom instruktora modelarstwa lotniczego. W latach 1929—1930 ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Uczestnik kampanii wrześniowej w stopniu podporucznika-obserwatora. W okresie wojny przebywał we Francji i uczestniczył w tamtejszym ruchu oporu. W 1945 r. powrócił do kraju i poświęcił się pracy pedagogicznej oraz zagadnieniom modelarstwa lotniczego. Wyszkolił wielu cenionych modelarzy. Uprawia sport modelarski jako zawodnik (Mistrz Polski z 1956 r.), czynny komisarz sportowy APRL, aktywny działacz społeczny lotnictwa sportowego, przed i po wojnie; Ligi Lotniczej, LPŻ i Aeroklubów — Bielsko Bialskiego, Śląskiego i Gliwickiego oraz Klubu Seniorów Lotnictwa w Katowicach. (S.M.)

WYNIKI

XIII SZYBOWCÓWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
9–23.VII.1972 R. • VRSAC – JUGOSŁAWIA

KLASA STANDARD

Miejsce	Pilot	Kraj	Szybowiec	Punkty
1.	**JAN WRÓBLEWSKI**	**POLSKA**	**Orion**	5 529
2.	Jewgienij Rudienskij	ZSRR	ASW—15	5 219
3.	**FRANCISZEK KĘPKA**	**POLSKA**	**Orion**	5 107
4.	Dick Teuling	Holandia	LS—1	5 094
5.	J. Pierre Cartry	Francja	H 201 Lib.	4 959
6.	Ingo Renner	Australia	Std. Cirrus	4 787
7.	Francois Ragot	Francja	LS—1	4 734
8.	Jurij Kuźniecow	ZSRR	ASW—15	4 687
9.	Ben Green	USA	Std. Cirrus	4 590
10.	David Webb	Kanada	Std. Cirrus	4 478
11.	Bernd Nolte	NRD	Cobra	4 476
12.	David Innes	Guernsey	LS—1	4 475
13.	Gunnar Karlsson	Szwecja	Std. Cirrus	4 457
14.	Mikko Asikainen	Finlandia	ASW—15B	4 443
15.	Adrian Timmermans	Nowa Zelandia	Std. Cirrus	4 394
16.	Dick Reparon	Holandia	ASW—15	4 389
17.	Douglas Yarrall	Nowa Zelandia	Std. Cirrus	4 351
18.	Per Axel Person	Szwecja	Std. Cirrus	4 284
19.	George Moffat	USA	Std. Cirrus	4 229
20.	Juhani Horma	Finlandia	ASW—15	4 166
21.	Hans Gloeckl	NRF	LS—1	4 124
22.	Gyorgy Petroczy	Węgry	Cobra	4 103
23.	Tadeas Wala	Czechosłowacja	Cobra	3 921
24.	Helmut Reichmann	NRF	LS—1	3 912
25.	John Cardif	W. Brytania	St. Libelle	3 856
26.	Alvaro de Orleans	Hiszpania	ASW—15	3 855
27.	Roberto Rizzi	Argentyna	St. Libelle	3 827
28.	Jean Pissort	Belgia	201 — Lib.	3 790
29.	Toni Ruch	Szwajcaria	Std. Cirrus	3 717
30.	Niels Seitrup	Dania	St. Libelle	3 712
31.	Ziva Frenc	Jugosławia	Std. Cirrus	3 696
32.	Bernard Fichett	W. Brytania	Std. Cirrus	3 658
33.	Birger Bulukin	Norwegia	St. Libelle	3 657
34.	Attilio Pronzati	Włochy	St. Libelle	3 622
35.	Maurie Bradny	Australia	St. Libelle	3 587
36.	Harro Wödl	Austria	ASW—15	3 557
37.	Aimar Mattano	Argentyna	Std. Cirrus	3 542
38.	Henry Stouffs	Belgia	LS—1C	3 495
39.	Wolfram Mix	Kanada	Std. Cirrus	3 387
40.	Hans Nietlispach	Szwajcaria	St. Libelle	3 373
41.	Hans W. Voss	NRD	Cobra — 15	3 349
42.	Nino Perotti	Włochy	ASW—15B	3 264
43.	Stig Oye	Dania	Std. Cirrus	3 240
44.	Miodrag Gatolin	Jugosławia	Std. Cirrus	3 121
45.	Jaroslav Vavra	CSRS	Cobra	3 088
46.	C. Junigueira	Brazylia	Urupema	3 012
47.	Aleks Rusew	Bułgaria	Cobra	2 914
48.	Einar Ronnestad	Norwegia	Phoebus	2 871
49.	Plinio Juniqueira	Brazylia	Urupema	2 498
50.	Josef Walsberger	Austria	ASW—15B	2 159
51.	Lajos Warkozi	Węgry	Cobra	1 880

KLASA OTWARTA

1.	Göran Ax	Szwecja	Nimbus II	5 816
2.	Matias Viitanen	Finlandia	ASW—17	5 779
3.	**STANISLAW KLUK**	**POLSKA**	**Jantar**	**5 760**
4.	Nick Goodhart	W. Brytania	Kestrel 19	5 609
5.	Richard Johnson	USA	ASW—17	5 451
6.	George Burton	W. Brytania	Kestrel 19	5 234
7.	Klaus Holighaus	NRF	Nimbus II	5 219
8.	**HENRYK MUSZCZYŃSKI**	**POLSKA**	**Jantar**	5 153
9.	Alf Schubert	Austria	Kestrel 604	5 130
10.	Walter Neubert	NRF	Kestrel 604	5 077
11.	Michel Mercier	Francja	Nimbus II	5 018
12.	Jan Satny	CSRS	Kestrel 19	4 944
13.	Frantisek Matausek	CSRS	Kestrel 19	4 846
14.	Malcolm Jinks	Australia	Kestrel 19	4 829
15.	Illar Link	ZSRR	Phoebus C	4 744
16.	Andrew Smith	USA	Nimbus II	4 527
17.	Cess Musters	Holandia	Cirrus 18	4 483
18.	Bert Zegels	Belgia	Kestrel	4 402
19.	Ger Hauenstein	Szwajcaria	Nimbus II	4 343
20.	Daniel Pare	Holandia	Kestrel 17	4 330
21.	Alois Urbancić	Argentyna	Cirrus 17	4 327
22.	Tony Tabart	Australia	Kestrel 17	4 317
23.	Robert Geskis	Francja	ASW—17	4 315
24.	Robert Wetli	Szwajcaria	ASW—12	4 211
25.	John Firth	Kanada	Kestrel 19	4 094
26.	Richard Mamini	Kanada	ASW—12	3 977
27.	Vasa Stepanović	Jugosławia	Cirrus 17	3 965
28.	Louis de Dorlodot	Belgia	ASW—12	3 897
29.	Ake Pettersson	Szwecja	Nimbus II	3 839
30.	Sandro Serra	Włochy	Nimbus	3 612
31.	Ian Pryde	Nowa Zelandia	Kestrel 19	3 541
32.	Franc Peperko	Jugosławia	Cirrus 17	3 537
33.	Rodolfo Hossinger	Argentyna	Cirrus 17	3 499
34.	Peter Heginbotham	Nowa Zelandia	Nimbus II	3 277
35.	Niels Taarnhoj	Dania	SHK—1	3 196
36.	Angelo Zoli	Włochy	Calif A—15	3 134
37.	Saburo Fujikura	Japonia	Kestrel 19	3 054
38.	Otto Rizzi	Australia	Diamant 18	3 001

BIULETYN SPORTOWY APRL NR 480 I 481

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 M

20(496)	Józef Wójtowicz	— 6250 m	(8.3.1972)
21(497)	Tomasz Kaczyński	— 5750 m	(8.3.1972)
22(498)	Bożena Cieślik	[illegible] m	(8.3.1972)
23(499)	Lech Szybiło	— [illegible] m	(8.3.1972)
24(500)	Stanisław Wujczak	— [illegible] m	(13.3.1972)
25(501)	Bohdan Laus	— [illegible] m	(13.3.1972)
26(502)	Jan Kmieć	— [illegible] m	(13.3.1972)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

21(846)	Marian Stanik	— 4100 m.	330 km	(9.5.1971)
22(847)	Konstanty Kosmowski	— 3775 m.	303 km	(11.2.1972)
23(848)	Wiesław Wiśniewski	— 4750 m.	349 km	(19.2.1972)
24(849)	Jacek Jankowski	— 3100 m.	305 km	(5.3.1972)
25(850)	Tomasz Kaczyński	— 5750 m.	334 km	(8.3.1972)
26(851)	Jan Baran	— 4800 m.	496 km	(13.3.1972)
27(852)	Jerzy Grudziński	— 3150 m.	312 km	(25.7.1971)
28(853)	Zbigniew Brzostowski	— 5700 m.	320 km	(20.2.1972)
29(854)	Wacław Sieczkowski	— [illegible] m.	312 km	(12.4.1972)
30(855)	Roman Walkowicz	— [illegible] m.	407 km	(11.4.1972)
31(856)	Kazimierz Kaniewski	— [illegible] m.	345 km	(2.6.1971)
32(857)	Marek Kur	— [illegible] m.	331 km	(5.3.1972)
33(858)	Jerzy Makula	— [illegible] m.	337 km	(23.5.1972)
34(859)	Henryk Jurczak	— [illegible] m.	304 km	(12.6.1972)
35(860)	Tadeusz Koteria	— [illegible] m.	325 km	(17.7.1972)
36(861)	Zdzisław Treder	— [illegible] m.	304 km	(1.7.1972)
37(862)	Janusz Torz	— [illegible] m.	307 km	(23.5.1972)
38(863)	Alfons Hellebrandt	— 3750 m.	303 km	(18.7.1972)
39(864)	Łucjan Grabiec	— 3775 m.	309 km	(19.7.1972)
40(865)	Grzegorz Rogożyński	— 3300 m.	320 km	(20.7.1972)

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

1(3943)	Roman Mozdyniewicz	— 5 h 07 min	1250 m.	51 km	(24.7.1971)
2(3944)	Halina Wandas	— 5 h 33 min.	1300 m.	70 km	(23.7.1971)
3(3945)	Jerzy Dubowy	— 5 h 15 min.	1150 m.	55 km	(15.8.1971)
4(3946)	Ryszard Zalewski	— 5 h 24 min.	1800 m.	52 km	(25.8.1971)
5(3947)	Kazimierz Kaniewski	— 8 h 25 min.	3800 m.	345 km	(22.7.1971)
6(3948)	Stanisław Kamiński	— 5 h 20 min.	1200 m.	60 km	(18.7.1971)
7(3949)	Roman Dyderski	— 5 h 43 min.	1225 m.	92 km	(1.9.1971)
8(3950)	Andrzej Szydłowski	— 6 h 03 min.	1400 m.	54 km	(23.4.1972)
9(3951)	Marek Szufa	— 5 h 07 min.	2000 m.	79 km	(1.5.1972)
10(3952)	Zygmunt Malecki	— 5 h 08 min.	1830 m.	63 km	(5.5.1972)
11(3953)	Leszek Maślanka	— 5 h 28 min	1050 m.	70 km	(13.5.1972)
12(3954)	Jacek Jastrzębski	— 5 h 03 min.	1325 m.	60 km	(23.5.1972)
13(3955)	Jan Szeszko	— 5 h 10 min.	2000 m.	55 km	(23.5.1972)
14(3956)	Ryszard Jokiel	— 5 h 42 min.	1250 m.	51 km	(24.5.1972)
15(3957)	Kazimierz Pecyna	— 5 h 38 min.	1340 m.	53 km	(24.5.1972)
16(3958)	Maciej Kliniarski	— 5 h 18 min.	1010 m.	59 km	(1.6.1972)
17(3959)	Włodzimierz Kuciński	— 5 h 14 min.	1430 m.	59 km	(1.6.1972)
18(3960)	Paweł Fedorowicz	— 5 h 20 min.	1025 m.	53 km	(3.6.1972)
19(3961)	Roman Kowalski	— 5 h 17 min.	1375 m	94 km	(3.6.1972)
20(3962)	Zbigniew Płaza	— 7 h 21 min.	1300 m.	54 km	(3.6.1972)
21(3963)	Ryszard Widelak	— 5 h 40 min.	1650 m.	63 km	(3.6.1972)
22(3964)	Andrzej Dobrzyniecki	— 5 h 20 min.	1200 m.	55 km	(5.6.1972)
23(3965)	Andrzej Jędrzejczak	— 6 h 07 min.	1350 m.	78 km	(9.6.1972)
24(3966)	Tadeusz Hardt	— 5 h 03 min.	1435 m.	58 km	(18.6.1972)
25(3967)	Jolanta Kołodziejczak	— 5 h 44 min.	1250 m.	54 km	(18.6.1972)
26(3968)	Ryszard Kopijczuk	— 7 h 52 min.	1132 m.	63 km	(18.6.1972)
27(3969)	Sebastian Kosicki	— 5 h 42 min.	1150 m.	138 km	(21.6.1972)
28(3970)	Kazimierz Dulęba	— 5 h 19 min.	1230 m.	80 km	(22.6.1972)
29(3971)	Józef Herczyński	— 5 h 41 min.	1150 m	58 km	(30.6.1972)
30(3972)	Mariusz Okniński	— 5 h 24 min.	1150 m.	58 km	(2.7.1972)
31(3973)	Zygfryd Rak	— 5 h 15 min.	1450 m.	59 km	(2.7.1972)
32(3974)	Janusz Gan	— 5 h 03 min.	1518 m.	51 km	(5.7.1972)
33(3975)	Tadeusz Zeman	— 5 h 17 min.	1550 m.	143 km	(5.7.1972)
34(3976)	Janusz Kaźmierczak	— 5 h 06 min.	1050 m.	55 km	(15.7.1972)
35(3977)	Leszek Ciechanowski	— 5 h 05 min.	1525 m.	56 km	(15.7.1972)
36(3978)	Zbigniew Miara	— 5 h 05 min.	1050 m.	73 km	(15.7.1972)
37(3979)	Mirosław Matusewicz	— 5 h 15 min.	1550 m.	51 km	(17.7.1972)
38(3980)	Jan Lewandowski	— 5 h 17 min.	1350 m	58 km	(18.7.1972)
39(3981)	Andrzej Martyniec	— 5 h 27 min.	1100 m.	58 km	(18.7.1972)
40(3982)	Andrzej Jankiewicz	— 5 h 50 min.	1250 m.	58 km	(19.7.1972)
41(3983)	Krzysztof Grzesiczak	— 5 h 42 min.	1945 m.	81 km	(19.7.1972)
42(3984)	Janusz Przystalski	— 5 h 14 min.	1150 m.	58 km	(20.7.1972)
43(3985)	Ryszard Wilczek	— 5 h 08 min.	1075 m.	81 km	(20.7.1972)
44(3986)	Stefan Kępski	— 5 h 02 min.	1575 m.	52 km	(21.7.1972)
45(3987)	Sławomir Janus	— 5 h 18 min.	1125 m.	59 km	(20.7.1972)
46(3988)	Roman Antonowicz	— 5 h 28 min.	1550 m.	58 km	(21.7.1972)
47(3989)	Jerzy Komala	— 6 h 17 min.	1100 m.	58 km	(21.7.1972)
48(39[illegible])	Tadeusz Telkowski	— 5 h 43 min.	1050 m	65 km	(21.7.1972)

SEKRETARZ GENERALNY
AEROKLUBU PRL
plk dypl. Stanisław Miler

IRENA KOSTKA W CSRS

W drugiej połowie lipca br pilotka Aeroklubu Gdańskiego Irena Kostka broniła barw Polski na VII Międzynarodowych Mistrzostwach Szybowcowych Kobiet w Prievidzy (CSRS). Startowała na „Foce C". Jej konkurentki z Czechosłowacji na „Orlikach", Monika Warstat (NRD) i Tiborne Balvanyosi (Węgry) na nowych „Fokach 5". Mistrzostwa stały pod znakiem niezbyt typowej (jak dla szybowników) pogody. Pierwszy tydzień to burze termiczne, występujące z pełną gamą swych zjawisk już między godziną 12.00, a 14.00. Drugi tydzień — chmury warstwowe i deszczowe.

Niskie chmury opóźniły o kilka dni nasz przylot do Słowacji. Przylecieliśmy na rozpoczęcie pierwszej konkurencji — po odprawie i losowaniu kolejności startu. Do konkurencji Kostka startuje (ostatnia) osiemnasta. Rozmyte burze gaszą termikę na dużym obszarze. Spadają zawodniczki z końca kolejki startowej, a między nimi Polka. Ponowne starty, duże trudności ze znalezieniem jakiegokolwiek wznoszenia. W tym czasie wracają z przelotu docelowego-powrotnego (128 km) pierwsze zawodniczki. Polska zawodniczka osiąga punkt zwrotny i w drodze powrotnej ląduje w terenie.

Za zwycięstwo w pierwszej konkurencji Czeszka Wiera Hudcova uzyskuje 1 000 pkt, Irena — 57 pkt. Regulamin zawodów, zbliżony do regulaminu mistrzostw świata, preferuje prędkość.

Mimo porażki nasza reprezentantka nie poddała się — walczy dzielnie w sześciu pozostałych konkurencjach. Jedną z nich wygrała, w jednej była trzecia, dwa razy zajęła piąte miejsce. Pomimo tego w ostatecznej klasyfikacji po siedmiu zaliczonych konkurencjach zajęła 10 miejsce. Zbyt duża strata punktów w pierwszej konkurencji przekreśliła szanse na znalezienie się w czołówce.

Pierwsze miejsce i mistrzostwo Czechosłowacji zdobyła Viera Hudcova (Brno), 2 — Bożena Tlapakova (Hodkowice), 3 — Monika Warstat (NRD).

Krótko podsumowując chciałbym podkreślić dobrą organizację, bardzo miłe, serdeczne przyjęcie jakie zgotowali nam organizatorzy i złożyć im tą drogą gorące podziękowanie.

A. NEJMAN

WKŁADKA do numeru 39 (1 107) z 24 września 1972 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem PRL. Redaktor — JERZY POMIANOWSKI.